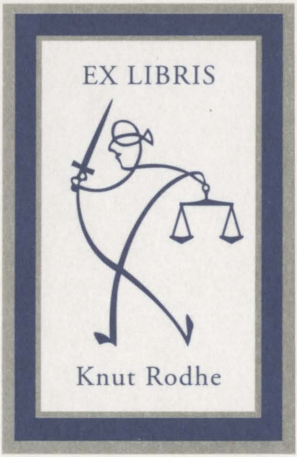
Kurt Grönfors

Sjölagens bestämmelser om godsbefordran

Under medverkan av
Lars Gorton

Norstedts Gula Bibliotek


EX LIBRIS
Knut Rodhe

Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

• Kopiera och vidaredistribuera materialet oavsett medium eller format

• Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

• Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.

• Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.

• Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att gör något som licensen tillåter.

Se även information på
https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv

http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:juridikbokse-f4327

Sjölagens bestämmelser om godsbefordran

Kurt Grönfors

Sjölagens bestämmelser om godsbefordran

Under medverkan av
Lars Gorton

SOU 1990:13 Översyn av sjölagen 2
Godsbefordran till sjöss

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET
10 0070943 1

P A Norstedt & Söners förlag
Stockholm

ISBN 91-1-817702-6
© Kurt Grönfors, P A Norstedt & Söners förlag 1982
Stockholm 1982. Norstedts Tryckeri 16-620

Förord

På initiativ av styrelsen för Institutet för rättsvetenskaplig forskning undersökte jag för några år sedan hur man inom överskådlig tid skulle kunna åstadkomma en sjölagskommentar. En någorlunda brett anlagd framställning avseende hela lagen visade sig erbjuda en alltför omfattande uppgift för en enda författare. Däremot borde det vara möjligt att ta ut några kapitel och fördela uppgifterna mellan flera författare för att därmed snabbt täcka det praktiska behovet. Som mest angelägna delar angav jag godsbefordran, passagerarbefordran, redaransvar och partrederi.

Arbete enligt denna plan sattes i gång, och härmed framläggs det första resultatet. Eftersom min egen praktiska erfarenhet till övervägande del härrör från linjefarten, kände jag behov av att förstärka sakkunskapen när det gäller helbefraktning. Det var därför en förmån att Lars Gorton ville träda in som medverkande. Han har skrivit ett första utkast till avsnitten om sjöfraktavtalets avtalsmekanism (under avdelningsrubriken Om resebefraktning), om demurrage (80–88 §§) och tidsbefraktning (137–150 §§) och därutöver läst och kompletterat hela framställningen med särskild hänsyn till just helbefraktning. Vi hoppas att våra gemensamma ansträngningar har medfört en balanserad täckning av hela området.

Ett flertal personer har vänskapsfullt läst utkast under arbetets gång och kommit med värdefulla påpekanden. Erik Hagberghs aldrig svikande stöd härvidlag har känts som en betydelsefull uppmuntran och ett personligt samband med sjölagsreformen 1936, vid vilken han spelade en viktig roll. Jan Hellner har också läst samtliga utkast fortlöpande och genom invändningar och frågor möjliggjort större klarhet i uttalanden på åtskilliga punkter. För värdefulla påpekanden står jag i tacksamhetsskuld till flera andra, däribland Fredrik Björkman, Birgitta Blom, Robert Romlöv, Erling Selvig, Hugo Tiberg och Gösta Wilkens. Margit Forslund har med vanlig skicklighet renskrivit alla manuskript – en ofrånkomlig förutsättning eftersom hon numera är den enda, mig själv inbegripen, som kan tyda min s. k. handstil. Vid korrekturläsningen har Ulf Hellbacher och Johan Wilkens varit behjälpliga. Till alla dessa framför jag ett uppriktigt tack.

Ett särskilt tack riktar jag till Institutets styrelse för dess initiativ och ständiga stöd.

Den som använder kommentaren skall givetvis kunna gå direkt på det lagrum som blivit aktuellt och med ledning av kommentaren till detta nysta upp tråden vidare. Men före användandet är det lämpligt att som en allmän orientering och bakgrund läsa inledningen och kommentaren till 71 §.

Göteborg i februari 1982
Kurt Grönfors

Innehåll

Förord 5
Inledning 9
Kommentar till 5 kap. Sjölagen 17
I. Inledande bestämmelser 18
II. Om resebefraktning 45
(Härunder formulär Gencon s. 50 ff)
Om fartygets behöriga skick, 55. – Om lastningsplats, 60. –
Om lastningstid, 64. – Om lastning, 92. – Om resans utförande, 114. –
Om lossningsplats, lossningstid och lossning, 130. –
Om utlämnande av godset, 133. – Om bortfraktarens ansvar för godset, 146. –
Om frakt, 190. – Om dröjsmål och hinder å bortfraktarens sida, 195. –
Om befraktarens tillbakaträdande och om hinder å hans sida, 203. –
Om ömsesidig hävningsrätt, 211.
III. Om tidsbefraktning 219
(Härunder formulären Baltime, Linertime, Produce och Reeftime s. 222 ff.)
IV. Om konossement 274
Om konossements utfärdande och innehåll, 274. –
Om rätt att utfå godset, 295. – Om rättsförhållandet mellan
bortfraktaren och mottagaren, 298. – Om förvärv i god tro, 312. –
Om genomgångskonossement, 318
V. Vissa bestämmelser om tillämpningen 321
Bilaga 1. Haag/Visby-reglerna 335
Bilaga 2. Hamburgreglerna 343
Bilaga 3. Genèvekonventionen om multimodala transporter 360
Bilaga 4. Förteckning över publicerade svenska rättsfall till 5 kap. Sjölagen 389
Förkortningar 396
Sakregister 397

Inledning

1. *Från 1667 till 1980 – kort laghistorisk översikt.* Den första svenska sjölagen under nya tiden härrör från 1667. Skeppslegobalken i denna lag ger en rättslig reglering av sjötransportavtalet, som motsvarar den som nu ingår i 5 kap. Där omtalas certepartier och konossement, lastning och lossning, liggetid, hinder av "högre hand", frakt och skepparens resp. redarens ansvar för det transporterade godset.

SjöL 1667 åtnjuter högt anseende som en för sin tid synnerligen förnämlig lagstiftningsprodukt. Sina förebilder hade den hämtat från det medeltida lagverket Visby sjörätt (som dåförtiden ansågs ha ett rent svenskt ursprung), vidare från romersk rätt, hanseatisk rätt samt framför allt holländsk sjörätt. Den sistnämnda förebilden är desto mera naturlig som förslaget 1665 till sjölag utarbetats under medverkan av den holländske juristen Henryk de Moucheron, då i svensk tjänst. (Jfr *Posse,* Bidrag till den svenska lagstiftningens historia, 1850, s. 176 ff.)

Vid den stora lagreform, vars resultat blev 1734 års lag, lämnades SjöL helt orörd. Försäkrings- och haveristadgan 1750 (dess tillkomst beskriver *Sevón* i FJFT 1965 s. 349–365) ersatte bara en liten del av SjöL 1667. Den upphävdes i sin helhet först genom ikraftträdande av *SjöL 1864.* Även denna var inspirerad av utländska källor, nämligen franska (Code de commerce), spanska, holländska och engelska, men framför allt av norsk SjöL 1860 och tysk (Handelsgesetzbuch 1861) lagstiftning, den nya lagens "egentliga källor" (prop. 1863:81 s. 80).

Lagen blev inte långlivad. Redan 1882 uppdrogs åt en kommitté att i samråd med motsvarande danska och norska kommittéer föreslå en gemensam nordisk sjölag enligt de skandinaviska riktlinjer, som dragits upp av 1876 års riksdag (skrivelse 1876:30). Resultatet blev *SjöL 1891.* Från svensk sida utövade *Ivar Afzelius* ett betydande inflytande på förslaget (han presenterade själv förslaget kortfattat i en artikel i NJA II 1887 nr 1 s. 1 ff.) och påverkan av tysk lagstiftning och doktrin är tydlig. (Jfr *Alten* i TfR 1938 s. 490.) Den nya sjölagen blev knappast välvilligt mottagen, särskilt inte i Sverige, där redare och fartygsbefälhavare livligt agiterade mot den, därför att de menade sina intressen vara åsidosatta till förmån för befraktare och assuradörer. (*Afzelius* i TfR 1893 s. 462–463.) Förslaget blev däremot föremål för en på det hela taget uppskattande anmälan av den framstående tyske sjörättsjuristen *Pappenheim* (i Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft 1891 s. 78 ff.).

SjöL 1891 utgör ännu ramen för den nu gällande sjölagen, men innehållet har blivit djupgående förändrat genom *flera revisioner* (närmare nedan under 3). Till betydande del är dessa beroende på att en rad internationella konventioner har tillkommit i hithörande ämnen. Av särskild betydelse för innehållet i 5 kap. har varit *Haagreglerna 1924* om godstransport till sjöss, senare kompletterade med *Visbyreglerna 1968.* Dessa ändringar antogs 1936 resp. 1973.

Reformerna av reglerna om godstransport till sjöss ansågs av utvecklingsländerna inte ha varit tillräckligt långtgående. På deras initiativ startades därför ett omfattande arbete, som resulterade i *Hamburgreglerna 1978.* Genomslaget för container- och trailertrafik medförde samtidigt ett behov av en internationell över-

enskommelse om ansvaret för kombinerade eller multimodala transporter, dvs. transporter innefattande flera olika transportmedel i kombination med varandra. Resultatet av detta arbete blev *Genèvekonventionen 1980 om multimodala transporter.* Ingendera av dessa konventioner har ännu upptagits i svensk rätt, men de sittande nordiska sjölagskommittéerna har i uppdrag att utreda frågan om Hamburgreglernas ratifikation och erforderliga förändringar i 5 kap. SjöL. Därvid skall också enligt direktiven (Ju 1980:81) tillgodoses behovet av en mera genomgripande bearbetning av lagtexten i dess helhet, varvid bl. a. linjetrafikens plats i systemet skall uppmärksammas. Genèvekonventionen faller huvudsakligen utom SjöL:s direkta tillämpningsområde. (Se närmare kommentaren till *Kapitelrubriken* mot slutet.)

2. *Kommentarens inriktning.* Detta är en kommentar till den svenska SjöL 5 kap. i dess nuvarande lydelse, m. a. o. en *svensk sjölagskommentar.*

Redan av vad som sagts om utvecklingen från 1667 till idag framgår, att bestämmelserna bygger på både ett internationellt material och en nordisk samverkan. Båda dessa element måste givetvis avspeglas i den följande framställningen, men *utsiktspunkten blir hela tiden den svenska rättens.* En annan sak är att man vid tolkningen av svenska lagbud byggda på internationella konventioner bör ta hänsyn till uppfattningen i utländsk doktrin, praxis och lagstiftning, särskilt vad gäller de stora sjöfartsnationerna, *Margaret Johnson* NJA 1955 s. 661 SHD, jfr *Kaima* NJA 1958 s. 351 Sthms RR. Även där svensk rätt är tillämplig beaktas exempelvis "engelsk rättsuppfattning" eller "uppfattningen i den internationella sjöfarten", *Mimona* NJA 1954 s. 573 SHD och *Josefina Thordén* NJA 1971 s. 474 SHD.

Av uppläggningen av framställningen som en kommentar till de svenska lagbestämmelserna följer ytterligare en begränsning. Avsikten är ingalunda att ge en handboks detaljerade ställningstaganden till en rad praktiska problem, t. ex. hur man får stem på en kollast från Gdynia eller vilka turordningar som gäller vid lossning i den ena eller den andra hamnen. När det gäller sådana frågor får man konsultera speciella handböcker och skrifter av skilda slag. Det huvudsakliga intresset är i stället inriktat på att *fånga strukturen hos de problem, som lagtexten ger upphov till vid tillämpningen.* Där standardavtal innehåller mera utförliga regleringar av vissa frågor, kompletteras framställningen med sådant material. Genom denna *orienterande inriktning* av framställningen skall läsaren få en ändamålsenlig bas för egna ställningstaganden till uppkomna tolkningsproblem.

Av själva egenskapen att utgöra en kommentar som orienterar om strukturen och huvudlinjerna följer, att man inte kan vänta sig att finna färdiga lösningar på alla detaljproblem. Det påpekas t. ex., att olikartade tekniker att beskriva ansvar för otillåten däckslastning i engelsk och amerikansk rätt till skillnad från i skandinavisk rätt leder till ganska likartade praktiska resultat (kommentaren till 91 § under 4). Längre än så går inte framställningen. Den fortsätter inte med att säga, att skillnader ibland kan uppkomma, än mindre anger den i vilka undantagsfall så kan ske. Den som behöver gå vidare måste i så fall gå tillbaka till speciallitteratur i ämnet, t. ex. de stora engelskspråkiga handböckerna och däri angiven rättspraxis och litteratur.

3. *5 kap. — en varvig lera med avlagringar från olika tider.* Av vad som sagts inledningsvis framgår, att 5 kap. innehåller element från olika tider. I botten ligger den ursprungliga versionen av SjöL 1891. Visserligen har inte någon

paragraf förblivit stående kvar oförändrad, men åtskilliga lagrum vilar även i senare utformning på principer, som kommit till uttryck redan i kapitlets ursprungliga utformning. Det förekommer, att en regel kan spåras tillbaka ännu längre. Sålunda har regeln i 100 § om kanal- och lotsavgifter m. m. hämtats från 170 § SjöL 1864.

De två stora reformerna av 5 kap. skedde 1936 och 1973 och föranleddes av Haagreglerna resp. Visbyreglerna (ovan 1). (För den yttre laghistorien hänvisas till *Hagbergh* i Teori och praxis, Festskrift till Karlgren 1964, s. 103 ff.) Till dessa reformer knyter sig utförliga motivuttalanden. Ett helt avsnitt, nämligen det om tidsbefraktning, är nytillkommet 1936. Avsnittet om det s. k. uppgiftsansvaret på grund av konossement i 161–162 §§ SjöL har helt tillkommit 1973. Andra avsnitt utgör en vidare utveckling av tidigare regler.

Vid sidan om dessa tre "huvudlager" från olika tider finns några mindre ingrepp, som gjorts vid andra tillfällen. Stadgandet om stoppningsrätt i 166 § fick sin utformning i samband med KöpL 1905. Föreskriften om bärgning i 150 § SjöL härrör från 1964. Regeln om sjötransportörens behörighet i förhållande till lastägaren i 102 § SjöL fick sin huvudsakliga utformning vid revisionen av befälhavarkapitlet 1967, och en redaktionell justering gjordes 1973.

4. *Metodproblem vid utnyttjandet av förarbetena.* Denna struktur hos lagtexten motsvaras av en serie avlagringar av förarbeten från olika tider. Förhållandet ger uppenbarligen upphov till vissa svårigheter vid hanterandet av materialet. De ursprungliga motiven kan ibland ligga i botten och vara aktuella såtillvida, att de alltjämt kommenterar en gällande princip (denna må vara modifierad i detaljer). Men samtidigt är motiven nära etthundra år gamla och resonerar ibland på ett sätt, som med hänsyn till både den faktiska och den rättsliga utvecklingen knappast kan godtas längre.

I andra fall har senare förändringar gjort motiven helt föråldrade. Av vad sagts tidigare (under 3) framgår två klara exempel på detta. Avsnittet om tidsbefraktning vilar helt på reformen 1936 och har därefter i stort sett ej ändrats, trots att marknaden i dag är helt annorlunda och motiven därför delvis anknyter till föråldrade förhållanden. Uppgiftsansvarets utformning omkonstruerades helt 1973, och de utförliga motiveringarna i förarbetena citeras in extenso (se under rubriken före 160 §). Vad som tidigare sades i motsvarande ämnen är i dag helt inaktuellt.

Ibland ges hänvisningar till visst avsnitt, nämligen där läsaren kan ha skäl att närmare slå upp för att skaffa sig detaljkännedom. Sällsynt är, att senare motiv kommenterar och korrigerar tidigare motiv. Men det förekommer. Innebörden av 102 § SjöL, som tillkom 1936, kommenteras ingående 1967 i samband med revisionen av befälhavarkapitlet. Dessa uttalanden utgör därför de glasögon, genom vilka man numera får läsa 1936 års förarbeten till denna paragraf.

I denna kommentar hanteras materialet överhuvud så, att *vad som i dag framstår som aktuellt av motivuttalanden sammanställs och läses med utgångspunkt från dagens kommersiella och juridiska situation.*

Vissa delar av motiven från 1936 innehåller resonemang med argument, som i dag inte längre är övertygande. Detta omdöme gäller exempelvis partiet om hävning och frånträdande av sjöfraktavtalet. *Wikander* har uppenbarligen fört pennan (jfr nedan under 5) och därvid byggt på sina tidigare egna forskningar om arbetsbeting (Bidrag till läran om arbetsbetingsaftalet, 1913, och Om det

materiella arbetsbetinget och dess viktigaste rättsföljder, 1916). Dessa vilar i sin tur särskilt på tysk 1800-talsdoktrin.

Några exempel på idag obrukbara argument kan anföras. Analogin mellan KöpL:s leverans av varor och SjöL:s prestation av tjänster, som hela tiden är en utgångspunkt för resonemangen till 126 § om hävning, är tvivelaktig för att inte säga missvisande. När rätten att frånträda sjöfraktavtalet diskuteras under 131 § utifrån en skyldighet att leverera last är redan detta svårsmält. När regeln om frånträdande i fall, där möjlighet att avlämna eller fortskaffa godset anses som utesluten av omständighet som befraktaren ej bort ta i beräkning, sägs ansluta sig till den uppfattning som kommit till uttryck i 30 § KöpL, är detta egendomligt från synpunkten att paragrafen handlar om betalning, vilket ju är något helt annat än leverans av varor. (Jfr NJA II 1936 s. 459–460 och kritik i lagrådet s. 462–463.)

I dagens läge måste sådana motivuttalanden tonas ned eller helt rensas ut. Argumenteringen vid tolkning av lagtextens innehåll skall föras på ett sätt, som idag verksamma jurister kan acceptera. Det blir i denna kommentar en medveten strävan att låta resonemangen ta sin utgångspunkt i dagens praktiska verklighet och föra åt sidan sådant som bottnar i en föråldrad föreställningsvärld. Sakskäl skall skiljas från skäl grundade på dogmatiska traditioner. Men detta görs i fullt medvetande om att uppgiften är nästan omöjlig att fullgöra utan att man drar på sig kritiska invändningar. I sista hand måste förf:s egna erfarenheter och värderingar styra, hur denna sortering av materialet skall genomföras.

5. *Var man finner förarbetena från olika tider.* De ursprungliga svenska motiven till SjöL 1891 återfinns i Betänkande och lagförslag, afgifna den 22 febr. 1887 (Stockholm 1887), i det följande cit. *Bet. 1887.* I prop. 1891:3 ingår dessa med vissa förändringar liksom HD:s granskning av förslaget (bil. 1). *Afzelius* utgav senare i flera upplagor den i Sverige vanligen begagnade kommentaren till SjöL 1891, och utgivningen fortsattes av *Wikander* och slutligen *Hagbergh.*

Förarbetena till 1936 års sjölagsändringar finns tillgängliga från flera stadier. Först bör nämnas, att den idémässiga grunden avspeglas i sjölagskommitténs tryckta två arbetspromemorior: Fortsatta förhandlingar om befraktningsavtalet i Stockholm den 8–16 sept. 1921 (Stockholm 1922) och Fortsatta förhandlingar om befraktningsavtalet i Helsingfors den 4–15 juli 1922 (Helsingfors 1923), här cit. *Sjölagskommittén 1921* och *Sjölagskommittén 1922.* Denna källa får begagnas med stor försiktighet men belyser ej sällan grundläggande tankar bakom nu gällande regler. Eftersom det rör sig om privattryck som är svåråtkomliga åberopas de i själva texten så, att lydelsen återges i sammandrag eller i citat; läsaren skall ej behöva konsultera böckerna i original annat än om en allmän hänvisning ingår i den före en särskild paragraf angivna orienterande litteraturen och det kan antas vara motiverat att oavkortat ta del av tankarna i detta avsnitt. Nästa steg utgör ett med *Algot Bagge* som ordf. givet *Utkast till lagbestämmelser om befraktning* (SOU 1930:11) med kommentarer i ganska utförliga noter. (Jfr *Bagge* i SvJT 1930 s. 225 ff.) Detta betänkande, som remitterades till sjöfartsorganisationer och andra intresserade, innebär i flera hänseenden andra grepp än dem som slutligen valdes, och betänkandet används i fortsättningen på ett fåtal punkter där en hänvisning har ansetts särskilt belysande. Det tredje steget innebär det slutligen med *Birger Ekeberg* som ordf. avgivna betänkandet *Lag om ändring av vissa delar av sjölagen* (SOU 1936:17). Liksom i tidigare utredning hade *Hugo Wikander* i stor

utsträckning fört pennan. Vad beträffar den på Haagreglerna byggda konossementslagen var *Erik Hagbergh* huvudförfattare. I fortsättningen citeras detta material jämte ändringar och anmärkningar enligt den i NJA II 1936 s. 269 ff. givna sammanställningen (även utgiven av *Wikander* under titeln *1936 års sjölagsändringar*, Stockholm 1937). Hopklippningen av materialet är fullständig, och denna sammanställning lämpar sig därför som huvudkälla för 1936 års sjölagsändringar. Om sidsiffran i NJA II minskas med 268 får man siffran på motsvarande sida i Wikanders särskilda utgåva. Ett uttalande på s. 384 i NJA II återfinns alltså på s. 116 i särutgåvan. *Hagbergh* har utgivit SjöL i flera editioner med korta kommentarer (1969 och 1974 med supplement 1976).

När det gäller 1973 års sjölagsändringar framstår *prop. 1973:137* som huvudkällan. I NJA II 1975 finns en sedvanlig sammanställning av detta material samt riksdagsbehandlingen, men i några avseenden är hopklippningen en smula summarisk. Till tjänst för den, som bara har NJA II tillgänglig, citeras både prop. och NJA II 1975 i de allmänna litteraturhänvisningarna under varje paragraf; däremot ges av utrymmesskäl bara sidhänvisning till propositionen, när texten till kommentaren sedan citerar förarbetena.

I detta sammanhang kan resas frågan om betydelsen av *förarbeten från andra nordiska länder*, eftersom SjöL är i huvudsak likalydande i de nordiska länderna. Ett auktoritativt uttalande härom läser man i avgörandet *Plastracern på Vänern* NJA 1978 s. 14 SHD, där det heter (på s. 24): "Med hänsyn till att sjölagens regler tillkommit efter nordiskt samarbete, som lett till väsentligen överensstämmande regler i de nordiska länderna, har det sitt intresse att här även uppmärksamma ett uttalande av det norska stortingets justiskomité vid antagandet år 1964 av de nya ansvarsbegränsningsreglerna." En förutsättning är naturligtvis, att samma lösning och samma bakomliggande tankegångar har följts som i den svenska lagen. Det förekommer, att exempelvis just de norska motiven har klarare än de svenska angivit en gränsdragning (ett exempel framgår av kommentaren till 118 § under 6.)

6. *Rättsfallsmaterialet.* Detta är en svensk sjölagskommentar. I texten anförs därför *sådana publicerade svenska domstolsavgöranden som idag är "levande"* och betydelsefulla i den meningen, att de alltjämt ger ledning. Äldre avgöranden, som bygger på tidigare förhållanden och idag därför har mindre intresse, diskuteras inte i texten. Däremot innehåller *bilaga 4* en *förteckning* över svenska avgöranden rörande 5 kap., uppställd i paragrafföljd. Är det fråga om längre rättsfallsserier, som är behandlade i litteraturen, sker hänvisning till denna behandling. Hänvisningar ges till *övrig nordisk praxis, där detta ansetts särskilt påkallat.* På grund av sjölagarnas nordiska samhörighet har de nordiska domstolarna en benägenhet att i sjörättsmål inrätta sig efter varandra, och talet om en nordisk sjörätt innebär därför även vad beträffar rättstillämpningen en realitet. (Jfr *Brækhus* i Gemensam lagstiftning i rättstillämpningen, Nordisk utredningsserie 1961:6, s. 47 ff.)

Svenska avgöranden citeras i första hand efter *Nytt juridiskt arkiv avd. I (NJA).* I *bilaga 4* finns "cross references" till avgörandena sådana de publicerats i *Nordiske domme i sjøfartsanliggender (ND).* I denna sistnämnda publikation offentliggörs även svenska underrätts- och hovrättsavgöranden med intresse för sjörättsjurister. Sådana fall citeras ur denna nordiska publikation, liksom nordisk praxis i övrigt där sådan anförs.

Rättsfall, som diskuteras i texten, citeras med avgörandets "kodnamn" bland

sjörättsjurister jämte angivande av dömande instans. Ofta är det det inblandade fartygets namn som används, men ibland brukas någon annan beteckning, t.ex. *Perssons lådor* NJA 1962 s. 770 SHD.

Berömda *engelska och amerikanska rättsfall* anförs, när det kan sägas höra till sjörättsjuristens "allmänbildning" att känna till dem.

7. *Litteraturhänvisningar.* Kommentaren till varje enskild paragraf inleds med hänvisningar till rättslitteraturen. Först uppräknas de ställen i förarbetena, som hänför sig till paragrafen. Därefter anförs ett urval av framställningar, som lämpar sig för ett fördjupat studium kring de problem, som lagrummet behandlar. Dessa litteraturhänvisningar avser alltså *inte* att vara *uttömmande.* Men liksom rättsfallshänvisningarna fyller de funktionen att tillhandahålla "trådändar", med vilkas hjälp man kan nysta upp bakomliggande material när så behövs. I texten kan förekomma citat från andra rättsvetenskapliga arbeten av intresse för framställningen.

8. *Ämnen som inte tas upp i 5 kap.* Avsikten har uppenbarligen varit att i 5 kap. ge en någorlunda uttömmande behandling av godsbefordran till sjöss. Men viktiga saker har blivit lämnade utanför. Inom ramen för en lagkommentar kan det då uppkomma svårigheter att finna en lämplig plats för att supplera lagmaterialet.

I 71 § SjöL introduceras ett flertal definitioner av grundläggande begrepp: bortfraktare, befraktare, rese- och tidsbefraktning, hel-, del- och styckegodsbefraktning. Lastmottagaren har ej presenterats på motsvarande sätt, ej heller avlastaren. Här har en sådan presentation ansetts vara ändamålsenlig och lämpligen böra göras i slutet av kommentaren till 71 §. Denna paragraf får sålunda bli den spik, på vilken samtliga nödvändiga definitioner hängs upp.

Linjetrafiken har vidare inte fått den plats i systemet, som dess betydelse i dagens läge motiverar. Spänningen mellan lagens begreppssystem och dagens kommersiella situation leder till nödvändigheten att justera terminologin för att man skall uppnå ett lämpligt beskrivningssystem. Även detta är frågor, som lämpligen kan behandlas i samband med att terminologin enligt 71 § utreds.

Där klausulrätten innehåller mera detaljerade lösningar än SjöL:s dispositiva regler, eller avvikelser från de dispositiva reglernas mönster, kompletteras framställningen också med upplysningar härom i slutet av kommentaren till den paragraf, där frågan närmast hör hemma. Ofta baserar sig klausultexterna på internationella förhållanden med resultat, som kan avvika från vad svensk rätt som basmaterial skulle leda till.

Frågan om hur bindande sjöfraktavtal kommer till stånd och hur avtalsinnehållet fixeras behandlas inte i 5 kap. Här måste man falla tillbaka på allmänna avtalsrättsliga regler, särskilt sådana normer som småningom har utkristalliserats med avseende på standardavtal. (Jfr nedan kommentaren till avdelningsrubriken *Om resebefraktning.*) Reglerna om konossement som värdepapper är ingalunda uttömmande. SjöL måste i dessa delar läsas mot bakgrunden av reglerna i SkbrL och till grund för denna liggande principer.

5 kap. behandlar inte försäkringsfrågor. Att dessa helt skiljs ut från frågorna om ansvaret för transporterat gods innebär givetvis, att totalbilden av ansvarsförhållandena blir ofullständig. Men begränsningen är inte desto mindre nödvändig att upprätthålla i denna lagkommentar.

9. *Normaldisposition av framställningen under varje enskild paragraf.* Kommentaren uppdelas i avsnitt med var sitt nummer, följt av en rubrik. Därigenom underlät-

tas en snabb orientering liksom hänvisningar inom sjölagskommentaren (t.ex. 123 § under 2).

Det har varit en strävan att strukturera materialet så, att den som får ett problem i anslutning till ett bestämt lagrum skall kunna slå upp detta och bli orienterad utan att läsa kommentaren i övrigt. Där vissa andra partier behöver läsas för sammanhanget, ges hänvisningar till dessa partier under paragrafen. Därutöver kan det vara tillrådligt att läsa kommentaren till närmaste rubrik, som kan innehålla översiktliga synpunkter för hela avsnittet av betydelse när man tar del av en enstaka paragraf (t.ex. kommentaren till underrubriken *Om lastningstid*, där det ges en helhetssyn på de följande bestämmelserna).

Dispositionen av stoffet följer vanligen detta schema:

1. *Sammanfattande beskrivning under slagkraftig rubrik.* Därunder anges kort innehållet i paragrafen, så att läsaren kan konstatera om han kommit rätt. Jfr att den norska SjöL i moderna delar har rubriker till varje paragraf!
2. *Äldre rätt.* Behövs bara ibland för att förklara rättsutvecklingen (t.ex. 123 §).
3. *Tillkomst.* Därunder anges hur ett stadgande fått sin huvudsakliga utformning. I fråga om avsnittet om tidsbefraktning, som helt tillkommit genom 1936 års sjölagsändringar, sägs detta redan under rubriken och behöver sedan inte upprepas under varje enskild paragraf.
4. *Bakgrundsfakta.* Före den konkreta kommentaren blir det ibland nödvändigt att ange vissa utgångspunkter och faktiska förhållanden, utan vilka regleringen inte kan förstås. Exempel erbjuder 126 § under 3 och 154 § under 3.
5. *Rättsfaktum 1.*
6. *Rättsfaktum 2.*
7. *Rättsfaktum 3 etc.*
8. *Rättsföljd.*
9. *Sammanfattningar.* Rör det sig om mera komplicerade förhållanden, kan det vara lämpligt att sammanfatta resultaten av analysen. Se som exempel 151 § under 9.
10. *Tvingande eller dispositiv rätt.* Sådant måste särskilt anmärkas, t.ex. 160 § under 8. Avsnitten om lastningstid och lossningstid samt om tidsbefraktning är i sin helhet dispositiva, och detta anmärks då för hela avsnittet utan att upprepas under varje paragraf. Just i sådana fall får det särskild betydelse att införa formulärrättens vanliga lösningar för att spegla den levande rätten.
11. *Kompletterande material.* Det kan vara fråga om sådant som vanliga standardavtalsklausuler, se t.ex. 124–125 §§ under 12.

Detta är nu inte mera än en schablon, en normaldisposition. Mönstret måste givetvis anpassas efter varje lagstadgande. Somliga fordrar korta kommentarer, t.ex. 153 §, andra utförliga kommentarer, t.ex. 151 §. Ibland har det visat sig vara ändamålsenligt att sammanföra ett par stadganden till ett kommentaravsnitt, t.ex. 156–157 §§.

10. *Dispositionen av 5 kap. SjöL.* Uppläggningen har skett så, att huvuddelen av lagrummen har samlats i tre huvudavsnitt, varav ett handlar om resebefraktning, ett om tidsbefraktning och ett om konossementet som sjöfartens särskilda dokument. I ett första inledande avsnitt ges begreppsbestämningar och några allmänna bestämmelser med betydelse för hela kapitlet, och i ett femte huvudavsnitt har samlats några bestämmelser om lagstiftningens tillämpningsområde.

Det andra huvudavsnittet om resebefraktning och det fjärde huvudavsnittet om konossement är så utförliga, att de har försetts med särskilda underrubriker. Principen för dispositionen i resebefraktningsavsnittet är att ta problemen med fartygets resa i kronologisk ordning. Sålunda börjar man med den grundläggande förpliktelsen för sjötransportören att tillhandahålla ett sjövärdigt fartyg. Därefter följer regler om lastningsplats, lastningstid, själva lastningen, resans utförande etc. Underindelningen av konossementsavsnittet har skett delvis enligt ett liknande mönster, delvis med ledning av karaktären av de juridiska problemen.

Sjölagen (1891: 35 s. 1) med senare ändringar

Ny GR. 71-1705 3

FEMTE KAPITLET 1985:176

Om befordran av gods

Kapitelrubriken. Kapitlet bar ursprungligen rubriken Om befraktning och täckte inte bara befordran av gods utan även passagerarbefordran. Vid den genomgripande omarbetningen 1936 bibehölls både rubriken och omfattningen av kapitlet. Först vid 1973 års sjölagsändringar bröt man ut passagerarbestämmelserna och sammanförde dem under ett nytt 6 kap. Med hänsyn härtill ändrades rubriken till 5 kap. så att den fick sin nu gällande lydelse. (Jfr prop. 1973: 137 s. 111 nederst.)

Att befordran avser *förflyttning i rummet* är en självklarhet. Därvid är det fråga inte om obetydliga förflyttningar (godshantering inom ett slutet område, lastning och lossning) utan närmast om vad företagsekonomer brukar benämna externa transporter (jfr *Grönfors*, Successiva transporter, 1968, s. 56–58).

Däremot är det inte alldeles självklart vad som avses med termen *gods*. Ingenstans i SjöL utvecklas innebörden härav närmare. Att definiera termen positivt innebär också vissa svårigheter. Hamburgreglerna 1978 och Genèvekonventionen 1980 säger för sin del, att gods inkluderar containers, pallar och liknande lastanordningar, där de tillhandahålls av avlastaren (art. 1). Detsamma gäller säkert enligt 5 kap. SjöL utan att detta har sagts uttryckligen (jfr den s.k. containerklausulen, nedan 120 § under 8). Vad som utgör kärnan i termen gods sägs över huvud inte. Vidlyftiga diskussioner på internationella konferenser har flerfaldiga gånger slutat med det resignerade konstaterandet, att "goods means goods".

Det är emellertid viktigt att utesluta en kategori föremål, som regleras av andra regler än dem i 5 kap. Bil eller annat fordon, som befordras för passagerares räkning men ej enligt certeparti eller konossement (se för det sistnämnda fallet som ett exempel *Traviata* ND 1965 s. 308 Svea HovR, målet förlikt i SHD), räknas inte som gods utan som resgods och reglerna om passagerarbefordran tillämpas därför. "Kravet på att det skall röra sig om avtal om befordran av passagerare eller passagerare och resgods innebär att passagerar- och resgodsbefordran skall framstå som det primära. Detta är av betydelse när det gäller befordran av t.ex. lastbil med åtföljande chaufför. Befordringen av lastbilen är därvid det primära och denna kan därför inte betraktas som fordon vilket som resgods medföljer chauffören. Bestämmelserna i 5 kap. blir därför tillämpliga på fordonet. Däremot skall bestämmelserna i 6 kap. tillämpas på chauffören." (Prop. 1973:137 s. 133-134.)

Skada på bilar, som transporteras med färjor som tillhör det allmänna vägväsendet, bedöms inte enligt SjöL utan enligt de för väghållare gällande allmänna rättsgrundsatserna (*Fotöfärjan* NJA 1974 s. 1 SHD, jfr a. prop. s. 93).

Av kapitlets placering i SjöL följer vidare, att det som avhandlas i bestämmelserna är godstransport *till sjöss*. I internationella konventioner på sjörättens område begränsas ofta tillämpningsområdet till *sea-going ships*, varigenom man vill markera att reglerna om flodtrafik (ty. *Binnenschiffahrtsrecht*, fr. *droit fluvial*, eng. *the law of inland waterways*)faller utanför. (Ett klassiskt, låt vara föråldrat, verk på detta område är *Mittelstein*, Das Binnenschiffahrtsrecht, Leipzig 1918, ingående i Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd 7 Abt. 1 . Sedan decennier har Rominstitutet för privaträttens förenhetligande UNIDROIT arbetat på ett förslag till internationell konvention om sjöfart på inre vattenvägar.) När motsvarigheten till dessa konventioner införs i svensk lagstiftning görs regelmässigt ingen sådan begränsning. Den svenska SjöL:s bestämmelser är alltså tillämpliga även på sjöfart på inre vattenvägar, exempelvis godsbefordran på Göta kanal. I kanadensisk rätt avspeglas samma attityd därigenom, att man talar om *carriage of goods by water*, vilket avser att täcka även godsbefordran på inre vattenvägar, t.ex. St. Lawrence Seaway. (Om Haagreglerna och den inre vattenvägsrätten hänvisas till *Dymling* i Ekonomiskt forum 1970 s. 22–28.)

Det förekommer att *en sjötransport ingår som ett led i en befordran även med annat transportmedel*, en s.k. kombinerad eller multimodal transport. Denna situation är *såvitt angår sjötransportörens roll* behandlad i 123 § SjöL, som på denna punkt går en bit utanför den rena sjötransporten. Är det fråga om en kombination mellan flera olika transportmedel, där sjötransport alls inte ingår, faller transporten i sin helhet utanför SjöL. (Se närmare kommentaren till 123 § SjöL under 7–8.)

I. Inledande bestämmelser

Avdelningsrubriken. Under detta avsnitt har samlats några definitioner och grundsatser av övergripande karaktär. Avsnittet är långt ifrån fullständigt, ty det omfattar bara några definitioner av dem som egentligen skulle ha behövts. Några kan underförstås. Andra kan kompletteras genom de slutsatser man kan dra av det allmänt accepterade mönster, som 5 kap. ger uttryck för. En viss justering av terminologin måste ske, därför att den kommersiella verkligheten har löpt ifrån lagstiftningens mönster.

71 §

Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren.

Resebefraktning föreligger, om frakten beräknas för resa, och tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid. Under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.

Litteratur: NJA II 1936 s. 307; Prop. 1973:137 s. 82–85, 113–114 och NJA II 1975 s. 258–259; *Brækhus* i Marius nr 1 (1975); *Carver*, Carriage by sea 1 (12 ed. 1971) s. 37–48; *Falkanger*, Konsekutive reiser (1965, även i AfS Bd 8); Kvantumskontrakt, AfS Bd 5 s. 370 ff. och Sc. St L. 1977 s. 63 ff.,samt Leie av skib

(1969, även i AfS Bd 10); *Grönfors* i Marius nr 51 (1980); *Hammarskjöld*, Om fraktaftalet (1886) s. 1–37; *Pappenheim*, Handbuch des Seerechts. Schuldverhältnisse des Seerechts 2 (1918) s. 8–72; *Rodière*, Traité général de droit maritime, Affrètements & transports 1 (1967) s. 7–26; *Schaps & Abraham*, Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Seehandelsrecht 1 (4 uppl. 1978) s. 432–447; *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt (1944) s. 51–54; *Scrutton*, Charterparties and bills of lading (18 ed. 1974) s. 1–29.

1. *Några grundläggande definitioner.* Femte kapitlet inleds med definitioner av några grundläggande begrepp.

Första stycket definierar termerna bortfraktare och befraktare och bestämmer samtidigt innehållet i sjöfraktavtalet som avtalstyp.

Andra stycket gör en indelning av fraktavtalet i några olika huvudtyper. Begrepp som avlastare och lastmottagare används även i lagtexten, men då utan att de definieras här. I kommentaren till denna paragraf skall de ändå beröras (nedan 20–21). Frågan vem som är taleberättigad i händelse av att transporterat gods skadas sammanhänger nära med vem som är part i transportavtalet och måste därför också beröras (nedan 22).

2. *Äldre rätt.* SjöL 1891 använde i sin ursprungliga lydelse vid sidan av bortfraktaren, som införts efter tysk förebild (prop. 1973:137 s. 82), växelvis termerna redaren och befälhavaren för att beteckna den som nu avses med bortfraktaren. Detta förhållande medförde en anmärkning av Högsta domstolen vid förslagets granskning, varvid det påpekades att en vacklande terminologi kunde leda till osäkerhet vid rättstillämpningen. Men någon ändring av lagtexten företogs inte.

Ej heller vid 1936 års sjölagsändringar infördes någon legaldefinition. Men i förarbetena påpekades att man nu, i överensstämmelse med anmärkningen, genomgående övergått till att använda begreppet bortfraktare i detta kapitel. (NJA II 1936 s. 307. Jfr *Alten* i TfR 1938 s. 492–493.) Trots detta uttalande förekom termen fraktförare i 123 § SjöL i lydelsen enligt 1936 års sjölagsändringar (men också bara där), och då tydligen i betydelsen verkställande transportör.

3. *Tillkomst.* Det är först i och med 1973 års sjölagsändringar som man infört en legaldefinition av bortfraktarbegreppet. Syftet var nu, liksom vid användningen av termen bortfraktare 1936, att uppnå "en enhetlig terminologi, när det gäller att utmärka den ena av avtalskontrahenterna vid ett fraktavtal" (SOU 1972:10 s. 42). Samtidigt avgränsas naturligtvis kapitlets tillämpningsområde genom att innehållet i ett sjöfraktavtal närmare angivits. Modellen för begreppsbildningen har hämtats från tysk och engelsk rätt (jfr ovan 2 och nedan 4).

Angivandet av gränsen mellan resebefraktning och tidsbefraktning är också det en nyhet i 1973 års sjölagsändringar. Uppdelningen av resebefraktningen i tre undertyper är däremot hämtad från 76 § SjöL i lydelsen enligt 1936 års sjölagsändringar.

4. *De tyska och engelska modellerna.* I tysk rätt åsyftar sjöfraktavtalet (*der Seefrachtvertrag*) befordran av gods till sjöss. Befordran innebär övervinnandet av ett rumsligt hinder (*die Überwindung eines Raumhindernisses*) och medlet härför är fartyget. Inriktningen av avtalet på gods avskär passagerarbefordran. Godset kan vara individuellt bestämt eller också mer eller mindre obestämt, t.ex. vara angivet till bara art och ungefärlig mängd. Bogsering i egentlig mening faller utanför, därför att bortfraktaren då ej tar hand om godset; däremot kan transport

av gods i bortfraktarens bogserade pråm ske på grundval av ett fraktavtal.

Rättsförhållandena beskrivs med utgångspunkt från den som avger ett löfte om transport, *der Verfrachter*. Denna part kan samtidigt vara redare, *der Reeder*, till fartyget, dvs. den som utrustar fartyget och driver rederiverksamhet, men han behöver ingalunda vara det. Han behöver inte utföra den utlovade transportprestationen själv eller med sitt eget folk; ej heller behöver han äga eller disponera över ett fartyg vid tidpunkten för transportlöftets avgivande. Motparten betecknas med termen *der Befrachter* .

Denne kan i sin tur genom *Unterfrachtvertrag* utlova transport såsom en *Unterverfrachter* till en *Unterbefrachter*. En *Befrachter* kan alltså samtidigt vara *Verfrachter* till en annan *Befrachter*. På detta sätt kan med avseende på *ett* fartyg föreligga hela kedjor av avtal och avtalsparter, något som kan medföra juridiska komplikationer.

I engelsk rätt talas om godsbefordran till sjöss (*carriage of goods by sea*). Den som avger transportlöftet brukar betecknas som *the carrier*. Denna term används ibland även för att beteckna redaren till fartyget. Vanligt är, att termen *the shipowner* används i samma mening som både *carrier* och redare, även om termen närmast betyder fartygets ägare.

Någon fullständig motsvarighet till tyskans *Befrachter* finns inte i det engelska språket. Vid hel- och delbefraktning används termen *the charterer*, vid styckegodsbefraktning termen *the shipper*, vilket i strikt mening i själva verket bör beteckna bara avlastaren (se nedan under 20), eller *the consignor*, avseende den som förskriver godset till annan. Mottagaren betecknas i engelskan som *the consignee*, *the indorsee* eller med någon annan liknande term, som egentligen betyder den som enligt transportdokumentet är rätt mottagare av godset, t.ex. *the receiver*. När man vill ha en mera neutral beteckning på transportörens motpart i transportavtalet utan närmare precisering, möter man termer som *the user* eller *the customer*. I engelskspråkiga konossementsformulär begagnas ofta termen *the merchant* som en sammanfattande beteckning på *the shipper*, *the receiver*, *the consignor*, *the consignee*, *the holder of the bill of lading* och *the owner of the goods*.

5. *Värdering av de tyska och engelska modellerna.* Den engelska terminologin företer en starkt splittrad bild. Med den tyska modellen *Verfrachter* eller bortfraktare och *Befrachter* eller befraktare föreligger den grundläggande likheten att *alla rättsförhållanden betraktas med utgångspunkt från fartygets ägare*. Denne bortfraktar detta till en befraktare, och han kan i sin tur - utan att äga fartyget men genom att bortfrakta detsamma - disponera det till förmån för ytterligare en person, som i sin tur blir befraktare. Den som är *be*fraktare kan därför samtidigt vara under*bort*fraktare (ty. *Unterverfrachter*, eng. *charterer*) till ytterligare en person som under*be*fraktare (ty. *Unterbefrachter*, eng. *sub-charterer*). Det första befraktningsavtalet i kedjan, det mellan fartygets ägare och den förste befraktaren, kan på svenska betecknas som *huvudfraktavtalet*, de följande fraktavtalen som *underfraktavtal*. I händelse av sådana kedjor av avtal blir terminologin mer och mer förvirrad: huvud-, bort-, under- och be- snurrar till slut runt på ett förvirrande sätt. Det har också klagats över att denna begreppsapparat är svårbemästrad. (Så t.ex. *Schmidt* s. 52 överst och *Grönfors*, Successiva transporter, 1968, s. 110 not 2.)

Detta heltäckande synsätt med utgångspunkt i fartygets ägare är säreget för sjörätten. Reglerna om transportavtal till lands och i luften är uppbyggda enligt ett alldeles omvänt mönster. Där tar man *utgångspunkten i att det finns en lastägare*,

som behöver få sitt gods transporterat. Till den ändan kan han ingå ett transportavtal med en transportör. Vill denne ej själv utföra transporten, kan han i sin tur anlita en undertransportör för transportens verkställande (utförande).

I själva verket är intetdera synsättet att föredra generellt utan man har behov av båda vid behandlingen av de rättsliga problemen. Ett avtal med syfte att förflytta gods kan nämligen vara i första hand inriktat på att ett fartyg ställs till disposition (jfr 137 § SjöL) och då blir fartyget den naturliga utgångspunkten för resonemangen, eller på att visst gods befordras (jfr 71 § SjöL), varvid godset blir den naturliga utgångspunkten. Detta förhållande skall närmare belysas i ett senare sammanhang (nedan under 10–12).

6. *Den svenska översättningen: avtalstypen sjöfraktavtal.* Det är det tyska och engelska mönstret med utgångspunkt i fartygets ägare, som i sin helhet har antagits av den svenske lagstiftaren. Vid utarbetandet av den ursprungliga lagen 1891 var tysk rätt den direkta förebilden, vid 1936 års sjölagsändringar hade även engelsk rätt kommit in i bilden. (Jfr SOU 1972:51 s. 25–26.) Vid 1973 års sjölagsändringar dominerade alltjämt samma mönster. Detta framgår med erforderlig tydlighet av följande uttalanden av DepCh :

"Den som genom avtal åtar sig sjötransport av gods åt annan är bortfraktare och hans motpart i fraktavtalet är befraktare. Därav kan härledas bl.a. termen underbortfraktare, som används ifall befraktaren i sin tur träffar fraktavtal med annan på grundval av sitt eget befraktningsavtal. Befraktaren uppträder ju då själv som bortfraktare i förhållande till sin transportkund, och man brukar därför beteckna honom som underbortfraktare.

Med avtal åsyftas både certeparti och annat fraktavtal. Bortfraktaren är vanligen en redare, dvs. någon som driver sjöfart med eget eller annans fartyg för egen räkning. Men han kan också, som redan antytts, vara befraktare som t.ex. förfogar över fartyg på viss tid eller för viss resa. Han behöver ej ens vara befraktare. Ty även om han inte förfogar över fartyg vid avtalsslutet kan han uppträda som bortfraktare och alltså träffa fraktavtal med i och för sig bindande verkan. Jag tänker närmast på skeppsmäklare och speditörer som stundom föredrar att uppträda som självständiga parter i fraktavtal i stället för som mellanmän. "(Jfr nedan under 13.) DepCh fortsätter: "Jag vill fästa uppmärksamheten vid att definitionen förutsätter att det är fråga om befordran med fartyg. Den som åtar sig att bogsera t.ex. en pråm till sjöss blir alltså inte därmed bortfraktare och rättsförhållandet mellan honom och hans motpart i bogseringsavtalet regleras ej av 5 kap. SjöL. Det hindrar visserligen ej att kapitlets regler kan få analogisk tillämpning på sådana rättsförhållanden. Utförs godsbefordran t.ex. genom bogsering av pråm vari godset lastats, kan bogseraren ha uppträtt som bortfraktare och pråmredaren torde i så fall närmast få betraktas som verkställande redare, ifall han ej är identisk med bogseraren. Men pråmredaren kan naturligtvis själv uppträda som bortfraktare och genomföra befordringen med hjälp av bogseraren. Den sistnämnde torde då uppträda som självständig medhjälpare till bortfraktaren." (Prop. 1973: 137 s. 113.)

Till detta grundläggande motivuttalande kan några kommentarer knytas. Beträffande *bogsering* kan hänvisas till avgörandet *Stormprincess* NJA 1951 s. 319 SHD, där bogserarens redaransvar för lasten ombord på prämen ansågs begränsat "på samma sätt som förhållandet är vid vanliga fraktavtal". Termen *underbortfraktare*, som inte uttryckligen definieras, förekommer i 75 § SjöL. Beskrivningen

av *redaren* som en som driver sjöfart med eget eller annans fartyg för egen räkning är kortfattad såtillvida, att man därutöver brukar betona att han "reder i" fartyget, nämligen utrustar och bemannar detsamma. I kommersiell mening kan sjöfart bedrivas även med inhyrt tonnage och oberoende av att den nautiska driften ligger i andra händer. Med *operatör* avses just den som handhar driften i redarens ställe (jfr nedan under avdelningsrubriken *Om tidsbefraktning*). Med termen *disponentredare* (eng. *manager*) betecknas mäklare eller annan som i partredares ställe sköter driften av ett fartyg (jfr ND 1963 s. IX f.).

Genom definitionen av bortfraktare har indirekt angivits det grundläggande innehållet i begreppet *fraktavtal*. Termen används också i SjöL vanligen för att täcka alla avtalstyper av godsbefordran till sjöss, "både certeparti och annat fraktavtal", se 73, 75, 105 och 110 §§, 122 § 1 st., 124 §, 134 § 2 st., 135 § och 168 § 1 st. Samma övergripande betydelse har termen, när den används så att därefter utpekas enbart certepartiavtal (74 och 128 §§) eller enbart styckegodsavtal (79 och 88 §§), m.a.o. sådana fraktavtal som "gäller bestämt fartyg" eller "angår styckegods". Bara i några få fall används begreppet fraktavtal så, att därmed avses enbart helbefraktning (delbefraktning) av fartyg (95 § 4 st., 126 § 2 st., 146 § 2 st., 160 § 1 st.) eller enbart styckegodsbefraktning (168 § 2 st.), där användningen är helt bestämd av Haagreglernas definition (jfr KonL 1 § b). För sådana fall vore det tydligare med specialiserade termer (jfr nedan 12). På andra delar av transporträttens område används termen fraktavtal vanligen i en övergripande betydelse. (Se t.ex. SOU 1980:37 s. 239.)

7. *Den svenska översättningen: bortfraktare och befraktare.* Definitionens ändamål är vidare, att ge benämningen åt parterna i fraktavtalet. Termerna som valts är, i enlighet med de tyska termerna *Verfrachter* och *Befrachter*, bortfraktare och befraktare. Haagreglernas begrepp *carrier* har i den svenska KonL översatts med samma term bortfraktare, trots att begreppet där inte längre har sin övergripande karaktär utan inskränks till fraktavtal som innefattas i konossement. I ett utkast till översättning, antagligen utarbetat inom UD, användes i stället begreppet fraktförare. (Se NJA II 1936 s. 609.)

Den norska och danska lagtexten innehåller som ytterligare förklaring, att bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan. Motsvarande förklaring fanns i kommittéförslaget. På grund av viss kritik av utförligheten under remissbehandlingen, har denna förklaring tagits bort vid departementsbehandlingen (prop. 1973:137 s. 113). Någon skillnad i sak föreligger härmed inte och är heller inte avsedd. Det är alltjämt det tysk-engelska mönstret som har genomförts. Sålunda har avtalstypen *underbortfraktning* härmed erkänts. Sådana avtal sluts mellan *underbortfraktare* och *underbefraktare*, jfr 75 § SjöL.

Av definitionen framgår, att det är den som *slutit avtalet om transporten* med transportkunden som kvalificerar sig som *bortfraktare* i lagens mening. Denna utgångspunkt har också, efter tyskt mönster, hävd i svensk rätt (*Hammarskjöld* s. 47–48).

Men detta är inte det enda sättet att påtaga sig ansvar som bortfraktare. Även den som *verkställer en transport* blir juridiskt att behandla som en bortfraktare, jfr 75 och 123 §§ och kommentaren därtill. Kontraktsegenskapen i en sådan relation beskrivs ofta så, att det *faktiska omhändertagandet* av godset medför att den som *utför transporten* kommer i *en kontraktsrelation eller åtminstone en kontraktsliknande relation* till befraktaren.

8. *Avtalstyperna resebefraktning och tidsbefraktning.* Historiskt är fartygets befraktande per resa den typ av sjöfraktavtal, som är "moder" till senare uppkomna typer. Den svenska termen är resebefraktning (eng. *voyage charter,* fr. *affrètement au voyage,* ty. *Reisecharter*). Från denna avtalstyp avsöndrades sedan tidsbefraktning (eng. *time charter,* fr. *affrètement à temps,* ty. *Zeitfrachtvertrag*) som en avtalstyp med särskilda regler.

Typisk tidsbefraktning och typisk resebefraktning företer ett flertal särskiljande drag. Sålunda innebär tidsbefraktningen i sin typiska form, att fartyget med bemanning står till befraktarens disposition under viss tid (befraktaren bär m.a.o. förseningsrisken), att befraktaren under den tid avtalet löper kan dirigera fartygets resor efter eget gottfinnande, att frakten utgår i form av tidsfrakt (fasta kostnader) och att befraktaren betalar vad som brukar kallas dagskostnader (närmast motsvarande rörliga kostnader). Den typiska resebefraktningen innebär däremot att fartyget med bemanning står till befraktarens disposition för utförande av en eller möjligen flera resor (bortfraktaren bär m.a.o. förseningsrisken), att resan eller resorna är i förväg bestämda och befraktaren därför principiellt saknar möjligheten att omdirigera fartyget, att frakten utgår för resa och således i princip är beroende av att resan verkligen utförs samt att befraktaren icke svarar för fasta kostnader (normala omkostnader). Att med användande av dessa kriterier skilja den typiska tidsbefraktningen från den typiska resebefraktningen bereder inga svårigheter.

I praktiken förekommer emellertid åtskilliga mellanformer som innehåller moment av både tids- och resebefraktning. Vanligt är, att avtalet rör en eller flera på förhand fixerade resor men att frakten trots detta bestäms att utgå på tidsbasis. Detta lär vara särskilt vanligt vid *en* enkelresa (*time-chartered trip*) eller *en* rundresa (*time-chartered voyage*). Härigenom blir onekligen gränserna mellan begreppen flytande. I flertalet sjörättsliga sammanhang kan man emellertid avstå från att dra en bestämd gräns, och tendensen till sammanblandning av typfallen behöver i allmänhet ej orsaka större bekymmer. Är man nödsakad att dra en gräns, är detta med hänsyn till begreppets uppbyggnad av ett flertal karaktäristiska moment i sista hand möjligt endast om ett enda av dessa moment tillmäts större betydelse än de övriga och fördenskull upphöjs till avgörande skiljemärke. Inom doktrinen anses härvid sättet för fraktens beräknande vanligen vara utslagsgivande. Om frakten beräknas på tidsbasis, anser man tidsbefraktning föreligga; utgår däremot frakten för resa, hänför man situationen under begreppet resebefraktning. Ett representativt belägg erbjuder *Wüstendörfer,* Neuzeitliches Seehandelsrecht (2. Aufl. 1950) s. 228–229, se redan samme förf:s arbete Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages 1 (1905) s. 62 not 1. Ur nordisk doktrin kan hänvisas till *Schmidt* s. 47 och *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s.334. Svensk praxis följer samma linje i *Pacific Express* NJA 1948 s. 714 Svea HovR, SHD ej ändring, och uttalande av JO 1956 s. 140.

Denna fasta uppfattning har numera kodifierats i 71 § 2 st. 1 p. Bestämmelsen säger, att *sättet för fraktens beräknande avgör gränsdragningen mellan resebefraktning och tidsbefraktning.* Motiven hänvisar till att detta överensstämmer med vad som torde vara förhärskande uppfattning inom sjöfartsnäringen. (Prop. 1973:137 s. 114 överst.)

Tidsbefraktningen behandlas närmare i 137–150 §§ SjöL, resebefraktningen i 76–136 §§ SjöL.

9. *Resebefraktningens indelning i helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.* Lagen går vidare med uppställande av legaldefinitioner genom att i sin tur uppdela resebefraktningen i tre undertyper: helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.

Hel- och delbefraktning följer samma regler, och någon skarp gräns mellan dessa båda begrepp krävs därför inte. Vad som skiljer åt är, att det vid helbefraktning inte är bortfraktarens sak att bortfrakta eventuellt resterande utrymme (se 74 § SjöL), medan vid delbefraktning bortfraktaren givetvis alltjämt har dispositionsrätten över kvarvarande utrymme. Delbefraktningen kan i själva verket ses som ett steg på vägen mot utvecklingen av styckegodsbefraktning genom att inte kräva så stora lastmängder. Enligt tyskt mönster avser delbefraktningen *helt lastrum eller kvotdel av fartyg.* Numera förekommer ibland avtal om *bestämt antal kvadratmeter lastutrymme på ett bestämt fartyg eller ett fartyg av bestämd typ (space charter)* i form av certeparti; härigenom säkrar sig vissa container-operatörer lastutrymme ombord på snabba linjefartyg. Något skydd motsvarande det för konossementshavare blir det aldrig fråga om för förhyraren – det är fråga om långtidsförhyrning av vissa bestämda fartyg affärsmän emellan.

En vanlig form av delbefraktning är *split-charter,* där flera transportkunder väljer att tillsammans fylla upp ett helbefraktat fartyg, vilket blir billigare än om var och en enskilt sluter avtal om styckegodsbefraktning med bortfraktaren. Vanligt förekommande är vidare split-charter av hel järnvägsvagn (jfr *Chiasso-fallet* NJA 1967 s. 597) och av helt flygplan (när den luftfartspolitiska regleringen tillåter en sådan transportform). På lastsidan upplöses sålunda vissa transporter i enstaka laster med styckegodskaraktär.

Styckegodsbefraktning följer i SjöL resebefraktningsreglerna men har gjorts till föremål för några få särregler. I detta avseende har SjöL nära följt *den tyska modellen.* Enligt denna hänför sig ett sjöfraktavtal antingen till helt fartyg eller del därav, t.ex. helt lastrum, eller också till särskilt gods. Den förra typen kallas *Chartervertrag* efter den för dessa fall använda urkunden, den senare typen kallas *Stückgütervertrag.* Denna senare avtalstyp står helt i skuggan av den förra, som lagen betraktar som normalfallet.

Den valda gränsdragningen kan vara svår att tillämpa i ett konkret fall. När skiljelinjen anges bero på avtalets inriktning mot fartyg resp. det transporterade godset, betyder "inriktning" två olika saker. "Auf das Schiff bezieht sich der Vertrag als auf das Mittel, auf die Güter als auf den Gegenstand der Beförderung." (*Pappenheim* s. 52–53.) I det enskilda fallet måste man ställa frågan, om parterna främst haft för ögonen fartygsrummet såsom medel för transporten eller själva godset. Gränsen blir därför beroende av avtalets utformning och i sista hand av parternas avsikt.

Under sina överläggningar på 1920-talet diskuterade den då arbetande sjölagskommittén livligt, hur man skulle bestämma styckegodsbefraktningen i förhållande till hel- och delbefraktningen. (Sjölagskommittén 1921 s. 129 ff. och 1922 s. 136 ff.) Man sökte olika särskiljande kriterier, såsom godsets art, parternas avsikt enligt avtalet eller som den kommit till uttryck i den faktiskt utfärdade dokumentationen (har konossement utställts?), bortfraktarens karaktär av transportör i linjefart eller kvantiteten av lasten. Man blev inte nöjd med utfallet av diskussionen, nämligen att en klar gräns var svår att finna och att frågan fick överlämnas till domstolarnas avgörande. I motiven till 1936 års sjölagsändringar avspeglas

detta genom ett uttalande, att sjölagskommittén inte ansett sig böra definiera begreppet styckegods. "Sådant detta begrepp utbildat sig i praxis, visserligen måhända icke överallt helt enhetligt, har det förmenats alltjämt, liksom enligt gällande sjölag, kunna läggas till grund för lagtolkningen i varje särskilt fall." (NJA II 1936 s. 307.)

I svensk praxis speglas svårigheterna i avgörandet *Svaneholm* ND 1967 s. 325 HovRVSv. Ett linjefartyg tog med i ett lastrum en bulklast, närmast som fyllnadsgods. I en bokningsnota, avseende tre partier majs, upptogs vissa hävningsgrunder. Vidare hänvisades till konossementet, som innehöll två vittgående hävningsklausuler, däribland "varje omständighet som medförde risk för fartygets fördröjning". Rederiet hävde nu transportavtalet med stöd av denna klausul, därför att väntetiden i lastningshamnen på grund av trafikanhopning kunde beräknas till tio dagar - något som allvarligt skulle störa fartygets seglationsplan som linjefartyg. HovR ansåg konossementets klausul tillämplig på rättsförhållandet. Invändningen, att konossementets hävningsklausul kunde gälla bara styckegodslast och inte en så typisk helbefraktningsvara som majs, underkändes i domen. Man kan inte anlägga de synpunkter som gäller för helbefraktning, när parterna använder linjefartens dokument (redaktionell kommentar i ND 1967 s. IX). Utslagsgivande blev alltså, att helhetsintrycket av transportens uppläggning visade på att det rörde sig om linjefart, låt vara att lastens art och behandling inte var den för linjefarten typiska.

10. *Framväxten av nya kommersiella sjöfartsmönster.* Hela denna begreppsapparat bygger på *det ursprungliga mönstret* för sjötransporter, nämligen att godsets resa självklart sammanfaller med fartygets resa (jfr t.ex. *Pappenheim* s. 217–218). Denna utgångspunkt har också bestämt åtskilliga andra traditionella sjörättsliga föreställningar. Ett bestämt fartyg utpekas vanligen i fraktavtalet. Fartyget och lasten satsar på resan som det gemensamma äventyret. Ursäktsgrunden nautiskt fel är kopplad till att fartyget är redarens insats i det gemensamma äventyret (jfr kommentaren till 118 § under 11). Sjövärdighetsläran med dess detaljer (nedan 76 § och 118 § under 9) har samma rötter liksom den mångtusenåriga principen om gemensamt haveri. Fartygsbefälhavarens utfärdande av konossement har traditionellt *in dubio* ansetts binda fartygets ägare, jfr ur svensk praxis *Lulu* NJA 1960 s. 742 SHD, och *Martha* ND 1977 s. 28 Svea HovR, SHD ej ändring, jfr *Schmidt* s. 125 och *Falkanger*, Leie s. 469–473. Först *Hamburgreglerna* 1978 har genom särskilt stadgande i art. 14 (2) ändrat denna presumtion därhän, att konossementet skall anses utfärdat för kundens motpart *the carrier*. En grundlig orientering om den rättsliga utvecklingen i detta avseende ger *Karsten Schmidt*, Verfrachterkonnossement, Reederkonnossement und Identity-of-Carrier-Klausel (1980).

För att styckegodsbefraktning ändamålsenligt skall kunna föras in under resebefraktning och följa samma regler som andra former av resebefraktning krävs, att antalet erforderliga särregler blir mycket ringa. Att det förhåller sig så påpekas också av tyska jurister (se t.ex. *Pappenheim* s. 52), och SjöL:s uppläggning opererar också "med den forutsetning att de samme regler gjelder for stykkegodsbefordring (linjefart) og reisebefraktning" (*Falkanger*, Leie s. 7 not 4). Särbestämmelser finner man också bara i 79, 88, 97, 106 och 115 §§ SjöL; vidare kan man i samband med 1936 års sjölagsändringar finna något enstaka motivuttalande rörande linjeredarens skyldighet att omlasta, när hans eget fartyg gått förlorat

eller förklarats inte vara iståndsättligt (NJA II 1936 s. 445 överst). Under dessa förhållanden framstår det som lagtekniskt lämpligt att *styckegodsbefraktningen följer de fartygscentrerade resebefraktningsreglerna.*

I och med linjefartens framväxt från 1900-talets början skapades en förutsättning för att godsets resa skulle kunna börja och sluta på andra orter än fartygets resa. Framväxandet av de kombinerade eller multimodala transporterna efter det andra världskriget och i samband därmed den s.k. containerrevolutionen har sedan gjort det till ett normalt fall, att *godsets resa separeras från fartygets resa.* Därmed uppkommer en spänning mellan de fartygscentrerade resebefraktningsreglerna och behovet av en reglering av styckegodsets resa som är inriktad på själva godset. Vi behöver för denna del av resebefraktningen *godscentrerade regler om styckegodsbefraktning* med särskild hänsyn till linjefarten. Detta är i själva verket, som redan påpekats (under 5), den normala uppläggningen av de transporträttsliga reglerna i alla andra grenar av transportverksamheten (land- och lufttransporter).

Det preliminära utkastet till avtalslag (1913) innehöll, närmast efter stadgandet om anbud "utan obligo" (nu 9 §), en bestämmelse enligt vilken den som gentemot allmänheten givit tillkänna att han verkställer regelbunden befordran mellan olika orter eller olika platser inom samma ort, skulle vara pliktig att, om befordringen inställdes eller avvikelse skedde från kungjord tidtabell, såvitt möjligt offentliggöra detta i tid och på lämpligt sätt vid äventyr av skadeståndsskyldighet. Detta stadgande om kontraktstvång, påminnande om de anglo-amerikanska reglerna om *common carrier*, möttes med starka invändningar, inte minst inom sjöfartsbranschen. En bestämmelse om kontraktstvång vid just fartygsbefordran syntes också alltför speciell för att upptas i en allmän avtalslag. "Ett dylikt stadgande lärer hava sin rätta plats i sjölagen. Vid en blivande revision av denna lag måste givetvis hänsyn tagas till det förhållande, att trafiken numera till stor del ombesörjes av ångare med fasta router, och därvid torde frågan om lagbestämmelser rörande befordringsplikt och skyldighet att kungöra avbrott eller ändringar i trafiken böra tagas i förnyat övervägande." (Förslag till lag om avtal..., Sthm 1914, s. 6 nederst.)

Till trots för denna uppmaning av obligationsrättskommittén, däribland av en så framstående kännare av handelsrätten som *Tore Almèn*, kom 1936 års sjölagsändringar att, som nyss sagts, gå med lätt hand över frågan om linjesjöfartens ställning. (Jfr *Alten* i TfR 1938 s. 492 och NJA II 1936 s. 299–300, 307. SOU 1930:11 s. 27 not 3 återgav bara SHD:s anmärkning vid granskningen av 1887 års sjölagsförslag, se därom ovan under 2.) Vidare förklarade sjölagskommittén i samband med avslutandet av 1973 års sjölagsreform uttryckligen, att man med hänsyn till den begränsade målsättningen för reformen inte hade kunnat göra en översyn av så grundlig art, att linjefartens plats i systemet kunnat omprövas. (SOU 1972:51 s. 31.) Alltjämt upptar SjöL därför i huvudsak för alla fraktavtal gemensamma regler utan hänsyn till linjefartens och styckegodsbefraktningens särskilda behov. Detta utgångsläge skapar naturligtvis vanskligheter vid reglernas tillämpning. (Jfr t.ex. *Grönfors*, Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s. 40–47, 84–96.) Först genom tilläggsdirektiv till den nu sittande sjölagsutredningen (Ju 1980:81) har uppdragits åt denna att överväga styckegodstransporternas rättsliga behandling.

Även i andra hänseenden har nya kommersiella sjöfartsmönster uppkommit på

ett sätt, som medför att inte längre varje fartygsresa med då buren last framstår som en sammanhållen enhet. Från att helt ha spelat huvudrollen har fartyget tenderat att bli en maskin bland flera i en större rörelse, på samma sätt som landföretag kan arbeta med stora kapitalkrävande maskinenheter i sin rörelse. Sjöfarten som rörelse har blivit *företagscentrerad* och sjötransporterna en beståndsdel av denna rörelse. Åtskilliga av dagens aktuella sjörättsliga problem - t.ex. frågan om transportöransvaret i förhållande till kunden vid underbortfraktning, se kommentarerna till 75 och 123 §§ - sammanhänger i själva verket med den uppkomna *spänningen mellan dels en företagscentrerad ekonomisk verklighet och dels fartygscentrerade rättsregler.* När transporter därutöver utförs med hjälp av enhetshantering med containers och liknande transportanordningar, utvecklas ett verkligt *transportsystem* i den meningen, att det totala godsflödet i båda riktningar framstår som det centrala, ej de enstaka transporterna eller transportlägenheterna. Även detta förhållande medför spänningar, när det gäller att tillämpa lagregler, som är baserade på det historiskt givna mönstret.

11. *Den franska modellen.* Flera utländska lagstiftningar har försökt särskilja avtal om transport av gods från avtal om ställande till förfogande av ett fartyg för transport av gods, t.ex. den holländska lagstiftningen av 1924. Distinktionen blev mera formell, därför att båda avtalstyperna sammanfördes under gemensam reglering (art. 466).

Den verkligt avgörande nyorienteringen skedde genom *den franska lagstiftningen 1966*, som redan enligt sin rubrik handlar om *les contrats d'affrètement et de transport maritime.* Vad som skiljer dessa åt är, att den första avtalstypen är fartygscentrerad och den andra godscentrerad. "L'affrètement concerne un navire. Le contrat de transport concerne une cargaison." (*Rodière* s. 23.) Avgörande för gränsdragningen är i och för sig inte om konossement (eller liknande dokument) utfärdats utan parternas utformning av avtalet och transportlöftet. "Il est certes exact que les contrats ainsi définis donnent lieu à l'établissement d'un connaissement et s'effectuent sur lignes régulières. Ce ne sont néanmoins pas des éléments juridiques de la définition. Rien n'empêcherait de dresser une charte-partie pour un pareil contrat, ni de l'exécuter par un navire faisant exceptionellement le trajet demandé. Ce qui importe pour la qualification d'un contrat c'est la nature des obligations assumées par les parties et non le genre de preuve qu'ils s'en sont ménagés ou d'écrit qu'ils en ont dressé, non plus que les conditions économiques d'exploitation de son entreprise par le débiteur."(*Rodière* s. 24.)

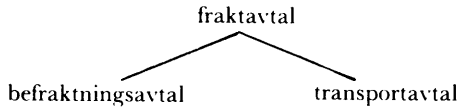
12. *Den svenska översättningen: fraktavtal indelas i befraktningsavtal och transportavtal.* SjöL:s terminologi bygger klart på det gamla kommersiella mönstret. Utvecklingen av nya kommersiella sjöfartsmönster medför betydande juridiska svårigheter, om man håller fast vid den gamla terminologin. Redan *Hammarskjöld* kände detta som en svårighet när det gällde den likartade SjöL 1864 och klagar i en not över detta (s. 49 not 3). Av språkliga grunder bär det f.ö. onekligen emot att tala om att den som skickar en låda med ett fartyg "befraktar" detta fartyg. (Jfr *Jantzen*, Godsbefordring til sjøs, 2 utg. 1952, s. 4.) Ändrar man terminologin för att bättre spegla vår tids förhållanden, löper man risken att bli missförstådd genom att man frångår den begreppsapparat SjöL själv bygger på.

Denna kommentar avser att belysa *tillämpningen av den nu gällande texten av 5 kap. SjöL på dagens verklighet.* När avsnittet om resebefraktning kommenteras är det därför nödvändigt att uppmärksamma *bestämmelsernas innebörd och funktion vid både*

fartygscentrerad resebefraktning och godscentrerad linjefart. Därför måste man ha *separata termer* för dessa båda avtalstyper, efter mönster av den franska modellen, liksom en överterm som sammanfattar hela fältet av avtalstyper om befraktning. Fördelarna med en sådan terminologi är betydande. (Jfr *Grönfors* i Marius nr 51, 1980, s. 17–20.)

Med huvudsakligen sistnämnda övergripande innebörd använder sjölagstexten begreppet *fraktavtal* (ovan under 6). Språkligt är detta konsekvent såtillvida, att frakt utgår som vederlag vid alla hithörande avtal. Lämplig term för det fartygscentrerade fraktavtalet är *befraktningsavtal* (eng. *contract of affreightment*, fr. *contrat d'affrètement*, ty. *Befrachtungsvertrag*). Denna term brukar SjöL ej annat än som ingående i hel- och delbefraktning etc., och den valda termen visar då i rätt riktning. Lämplig term för det godscentrerade fraktavtalet är *transportavtal* (eng. *contract of carriage*, fr. *contrat de transport*, ty. *Transportvertrag*). Denna term använder SjöL ej själv, men i juridiskt språkbruk begagnas den ofta liktydigt med den övergripande termen fraktavtal. I övriga transportgrenar är denna kontraktstyp normalfallet, och där passar termen transportavtal mycket väl.

Man får därmed följande begreppsapparat:



Att på motsvarande sätt ge tre termer avseende naturagäldenären vid de olika avtalstyperna - fraktförare, bortfraktare och transportör - avviker däremot alltför kraftigt från SjöL. I 71 § anges bortfraktaren som övergripande gemensam term för hela området, medan motsvarigheten *carrier* i Haagreglerna, översatt i KonL också den med bortfraktare, inskränks till fraktavtal som innefattas i konossement (låt vara att detta i och för sig kan i tiden föregås av ett certeparti eller en bokningsnota). Bortfraktare blir därför på en gång överterm och ena undertermen. I 123 § SjöL enligt 1936 års sjölagsändringar används termen fraktförare, tydligen för att beteckna den som faktiskt verkställer transporten, möjligen som ren synonym till bortfraktare. Detta ändrades vid 1973 års sjölagsändringar så, att bortfraktare nu genomgående används som överterm. Bland sjörättsjurister begagnas i stället ofta den från franskan hämtade termen transportör i samma övergripande mening.

Att tilldela dessa termer en mera preciserad mening är mot bakgrunden av det sagda inte tillrådligt. I denna kommentar används därför begreppsparen *bortfraktare - befraktare och transportör - transportkund som synonymer och avseende alla typer av fraktavtal*. Den bristande symmetrin med avseende på avtalstypernas uppdelning i befraktningsavtal och transportavtal orsakar knappast några missförstånd. Vid behov av en överterm till bortfraktare och transportör i specialiserad mening används termen *sjötransportör*.

Liksom enligt den franska modellen (jfr ovan under 9 om den tyska utformningen av begreppet styckegodstransport) anses här *gränsdragningen mellan fartygscentrerade befraktningsavtal och godscentrerade transportavtal bero på parternas utformning av avtalet och transportlöftet*. Avgörande är alltså inte dokumentationen i form av certeparti eller konossement utan uppläggningen av avtalet och parternas avsikt.

(En annan begreppsbildning har *Tiberg* i Festskrift till Nial, 1966, s. 508.) Men utfärdandet av konossement kan vara en indikation på att man rör sig på transportavtalets område. Ett lastrum kan befraktas på ett styckegodsfartyg i linjefart för transport av ett parti majs i bulk men ändå bedömas till sin upplägg-ning som ett godscentrerat transportavtal, bl.a. därför att man utfärdat det för linjefarten typiska dokumentet konossement, *Svaneholm* ND 1967 s. 325 HovRVSv (se närmare ovan 9).

13. *Transportavtal och transportförmedlingsavtal.* En förutsättning för avskiljandet av transportavtalet som en särskild typ av fraktavtal är att gränsen dras upp inte bara i förhållande till befraktningsavtal utan även så att säga åt andra hållet, nämligen i förhållande till transportförmedlingsavtal.

Historiskt har speditörerna som yrkesgrupp vuxit fram för att tillgodose behovet av att täcka omlastnings- och mellanlagringsfunktionen för gods som befinner sig i skarven mellan två separata transportsträckor. Nästa steg blev att speditörerna även åtog sig motsvarande funktioner vid de båda ändpunkterna av en transport, slutligen även att förmedla ingåendet av avtal med lämplig transportör. Därmed var speditörens klassiska roll som transportförmedlare färdigt utbildad.

Det brukar sägas, att en transportförmedlare bär ansvar för utförandet av sin förmedlingstjänst utformat som ett ansvar för utväljande av en lämplig transportör, *culpa in eligendo*. Däremot svarar han inte för den anlitade transportörens fullgörande av transporten. (Jfr de Nordiska speditionsvillkoren § 23.) Just detta anses vara den avgörande skillnaden mellan transportförmedlaren och transportören.

I stort är detta också rättvisande. Men speditören har åtagit sig mera än utväljandet. Han måste se till att avtalet med undertransportören, i den mån dettas innehåll har betydelse direkt mot transportkunden (se kommentaren till 123 § under 6), får ett försvarligt innehåll, att godset blir överlämnat och att transportkunden får inträda i de rättigheter som kan tillkomma transportförmedlaren. Värdet av dessa tjänster beror väsentligen på de förhållanden, som råder lokalt där denna transport äger rum. (Se särskilt *La Plata* NJA 1952 s. 12 SHD, där det framhölls att villkoren för ifrågavarande lokaltransport överensstämde med vad som sedan lång tid brukade förekomma vid liknande lokaltransporter och att det inte hade varit möjligt att uppnå gynnsammare betingelser. Svårigheten att uppnå en effektiv kontroll vid omlastningen av godset till lokaltransportör var vidare, sägs det, en egendomlighet som existerat så långt man kunde minnas!) Till de speditionella plikterna hör vidare att sköta själva organiserandet av transporten. Fel eller försummelse vid detta organiserande, t.ex. bristande instruktioner eller avsaknad av erforderliga dokument, ådrar speditören ansvar för uppkommen skada. Han kan vidare inte, lika litet som en transportör, tillåtas att lämna godset "vind för våg"; han måste se till att godset på lämpligt sätt tas omhand av nästa länk i transportkedjan. För den händelse lasten kräver speciell vård, t.ex. kyllast, åligger det därför speditören att se till att godset kan få en lämplig behandling av den verkställande transportören och att det lämnas erforderliga instruktioner om godsvården. (Se som exempel *Fryscontainern med apelsinjuice* ND 1977 s. 229 HovRVSv.) Utöver ansvaret för *utväljandet av lämplig transportör* bär speditören alltså ett kompletterande ansvar för fullgörandet av *ytterligare speditionella plikter*.

Om gränsen mellan transport och transportförmedling hänvisas vidare till *Sevón* i FJFT 1972 s. 355 ff. och *Rechnagel* i TfR 1980 s. 71 ff. Jfr *Ramberg, Schalling & Tarkowski*, Internationella transporter och spedition, allmän del 2 uppl. 1981, s. 1–13. Moderna speditörer uppträder ofta som transportörer och åtar sig då ett transportöransvar. (Se de Nordiska speditionsvillkoren § 2 p. 1.)

14. *Befraktningsavtal och förmedling.* Förmedling av befraktningsavtal sker genom *mäklare* (*brokers*). *The Baltic Exchange* i London är ett forum, där befraktarrepresentanter och mäklare möts under några timmar på dagen *on the floor*, utbyter informationer och även avslutar affärer. Mestadels har denna verksamhet numera kommit att bedrivas med telex, telefon och liknande tekniska inrättningar, så att utbud av fartygskapacitet och utbud av laster "går runt" genom mäklarens försorg och lämpliga parter för avslut sålunda kan finna varandra.

Mäklaren är den som sammanför parterna. Avtal om mäkling är därför helt skilt från avtal om befraktning. I vissa lägen tillåts dock s.k. självinträde av en mäklare (jfr 40–45 §§ KommL). I nordisk rättslitteratur hänvisas särskilt till *Brækhus*, Meglerens rettslige stilling (1946).

15. *Konsekutiva resor.* Särskilt efter det andra världskrigets slut har denna kontraktsform utvecklats ur den fria farten, där fartyget befraktas resa för resa, för fartyg som ville söka en mera regelbunden sysselsättning. Detta går till så, att ett eller flera fartyg befraktas för en serie konsekutiva (omedelbart på varandra följande) resor för att transportera bulklaster (som malm, kol eller trävaror) till och från angivna hamnar. Godskvantiteten anges ofta bara på ett ungefär, på samma sätt som förhållandet kan vara vid resebefraktning, t.ex. lägst X ton högst Y ton *in owner's (charterer's) option.* Ibland sägs, att transporten skall ske inom viss tid. Vanligen tecknas kontrakten på för resebefraktning avsedda certepartiformulär. Frakten anges normalt i en summa per ton av transporterat gods (eller motsvarande) och resa. Befraktaren har ingen bestämmanderätt över fartyget.

Vart hör nu denna avtalstyp i förhållande till de förut angivna? I avtalstypen finns drag av typisk resebefraktning, ibland även drag av typisk tidsbefraktning. Det rör sig alltså om en mellanform, men dragen av resebefraktning överväger vanligen. Om gränsen mellan rese- och tidsbefraktning dras som förut (ovan under 8) angivits, medför fraktens utgående per resa, att avtalstypen konsekutiva resor får hänföras till resebefraktning; om frakten utgår per tid, föreligger tidsbefraktning. Det är just denna gränsdragningsmetod, som har kodifierats i 71 § 2 st. 1 p. SjöL.

16. *Kvantumkontrakt.* Med denna term betecknas avtal om transport av en viss mängd gods under en längre tidsrymd eller skeppningssäsong,t.ex. ett år, utspritt på ett rimligt sätt, *fairly spread.* Med samma innebörd används ibland termerna *skeppningskontrakt* eller *volymkontrakt.* Den senare termen har svagheten att inte avspegla att kvantitet också kan mätas i vikt (t.ex. när det gäller malm) eller löpmeter (när det gäller trailers). Kontraktstypen förekommer inom ramen för både trampfart och linjefart. I likhet med vad fallet är vid transportavtal är avtalet inriktat på godset, men till skillnad från vad fallet är vid transportavtal är godset generiskt angivet; det kan exempelvis röra sig om en hel årsproduktion eller om ett visst antal ton malm, trälast, papper, massa eller liknande. Godset konkretiseras steg för steg under kontraktets löptid för att slutligen vid en sändnings omhändertagande för transport vara lika väl identifierbart som vid styckegodstransporter. Utmärkande för kvantumkontrakten är alltså deras ka-

raktär av *ramavtal* för vad som småningom utkristalliseras bit för bit som en rad individuella transporter. Det förekommer, att separata resecertepartier utfärdas för varje individuell resa under ett kvantumkontrakt, men ofta bara "avropar" man de individuella fartygen för varje särskild resa under ett kvantumkontrakt. Till skillnad från vad fallet är vid konsekutiva resor anger kvantumkontraktet inte med vilka fartyg skeppningen skall företas och transporterna kan vara även i övrigt ospecificerade; det är bortfraktarens sak att säkra sig lämpligt tonnage när det behövs och han har därvid en vidsträckt valfrihet. Exempel ur svensk sjörättspraxis på denna avtalstyp erbjuder målen *Lulu* NJA 1960 s. 742, där det grundläggande avtalet (betecknat årskontrakt) var slutet mellan ett rederi och en pappersmassefabrik, och *Allto-Import* ND 1979 s. 156 Svea HovR, där överenskommelsen beskrivs som ett ramavtal men hade i huvudsak konkurrensrättslig innebörd med avseende på *contract rates*.

Trots sin principiella inriktning på lasten och dess förflyttning företer denna kontraktstyp övervägande drag av befraktning. Även om tiden är angiven som bas för kontraktet, ligger förseningsrisken på befraktarens sida och det är därför närmast fråga om en speciell typ av resebefraktning. Resorna är inte konsekutiva (omedelbart på varandra följande) och fartygen är ofta inte individuellt angivna utan generiskt beskrivna, möjligen uppräknas en grupp av fartyg; resorna konkretiseras vid befraktarens behov av transport, dock med gränslinjen *fairly spread* som säkerhetsventil. Befraktaren löser därmed sitt säsongsmässiga transportbehov, bortfraktaren får en jämn sysselsättning utan att binda upp sin flotta alltför hårt, så att han däremellan kan ta sysselsättning på spotmarknaden eller sysselsätta fartyget med returlaster.

Denna samlade karaktär av resebefraktning medför, att SjöL:s regler om resebefraktning blir bakgrundsrätt till det individuella kvantumkontraktets avtalsbestämmelser. Så länge en fråga angår utförandet av en redan konkretiserad resa, erbjuder detta ingen särskild svårighet. När det rör frågor med avseende på kvantumkontraktet i dess helhet däremot, lämnar kanske resebefraktningsreglerna i SjöL mindre ledning. (Här hänvisas till *Falkangers* uppsatser i ämnet.)

17. *Skeppslegoavtal.* Förhyrning av helt fartyg används för *transportändamål* vid sidan av tidsbefraktning och resebefraktning som en tredje huvudform av befraktning (eng. *bare boat charter* eller *demise charter*, fr. *affrètement coq nue*, ty. *Schiffsmiete*). Är detta rättsförhållande utformat rent, är det fråga om saklega i allmän civilrättslig mening och den allmänna civilrättens saklegoregler är tillämpliga så långt de är möjliga att använda. (Se t. ex. *Bengtsson*, Särskilda avtalstyper 1, 1971, s. 38 ff.) När förhållandet inte längre är så rent utan vissa funktioner i samband med fartygets drift skall stanna kvar på fartygets ägare, är det ofta fortfarande ett klart hyresförhållande, men gränsdragningen till tidsbefraktning kan vålla osäkerhet (ibland även gränsdragningen i förhållande till extrema former av resebefraktning).

Skeppslegan som en form av befraktningsavtal finns över huvud inte reglerad i SjöL. (Jfr NJA II 1936 s. 300 och 479.) Ofta ter det sig ändamålsenligt att söka ledning i allmänna regler om befraktning, och särskilt reglerna om tidsbefraktning. (För närmare kännedom om hela detta område hänvisas till *Falkangers* utförliga bok.)

Förhyrning av fartyg kan även förekomma för *kreditändamål*. Leasing av maski-

ner och annan utrustning har under senare år fått allt större utbredning. (Se t. ex. *Brækhus*, Fra kreditretten og andre rettsområder, 1978, s. 9 ff.) Med hänsyn till att sjöfart är en mycket kapitalkrävande näring är det lätt förståeligt, att denna finansieringsform fått allt större användning även i fråga om fartyg. Vad den svenska handelsflottan beträffar ingick leasing som ett element i 1979 års sjöfartspolitiska program för att stödja svensk rederinäring; staten skulle ta ägaransvaret för fartyg och uthyra ("leasa") dessa till svenska rederier, som skulle driva fartygen för egen räkning. Detta program förverkligades sedan inte som en stödåtgärd. Hur som helst saknar ett sådant "avtal om skeppslega" inslaget av transportändamål och följer regler som gäller uthyrning för kreditändamål. Förhyrning kan också väljas som avtalsform av *skatteskäl*.

18. *Mer än en transportör.* Reglerna om befraktning i SjöL är genomgående skrivna utifrån typfallet, att det bara finns en enda sjötransportör för hela transporten, *enkel transport* (eng. *single-mode transport*), och han både kontraherar om transporten och verkställer densamma själv eller med sitt eget folk.

Ibland förekommer det emellertid, att mer än en transportör anlitas. Rollfördelningen kan vara, att den ena är den *kontraherande transportören* och den andra *den verkställande transportören*. Det handlar då om *underbortfraktning* avseende hela den åtagna transportsträckan (ovan 7). Man rör sig då på befraktningsavtalens område. Situationen uppmärksammas i ansvarshänseende av bestämmelserna i 75 och 123 §§ SjöL (jfr kommentaren till dessa lagrum).

Rollfördelningen kan vidare vara den, att den *faktiska transporten utförs av flera transportörer*. Man rör sig då helt på transportavtalets område, inte befraktningsavtalets (även om ett underbefraktningsavtal ligger bakom, när ett deltagande fartyg har "inchartrats" av sjötransportören). Sådana transporter kallas *successiva transporter* (eng. *successive carriage*, fr. *transports successifs*, ty. *suksessive Beförderung*) och utgör ett allt vanligare inslag i det moderna transportväsendet.

Uppläggningen kan vara den, att två eller flera led av transporten fullgörs av *flera* transportörer men *med samma sorts transportmedel*, t. ex. först en transport med ett oceangående fartyg och därefter en transport med ett kust- eller flodfartyg. En sådan befordran av gods med samma slags transportmedel kallas *genomgångstransport* (eng. *successive carriage* i inskränkt bemärkelse, fr. *transports successifs* i inskränkt bemärkelse, ty. *Durchgangsverkehr*).

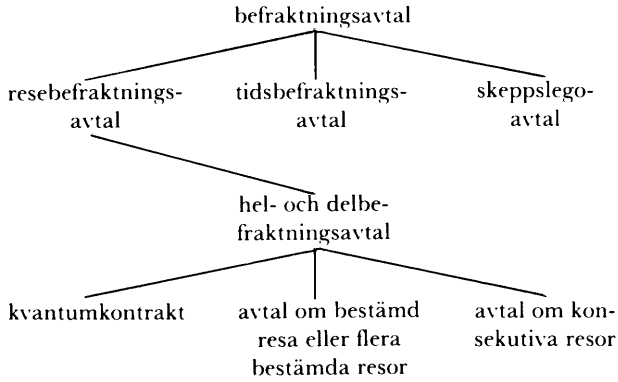
Uppläggningen kan också vara den, att de olika delarna av transporten fullgörs med *olika transportmedel*; en sjötransport fortsätter t. ex. med bil eller järnväg. I sådant fall används beteckningen *kombinerad transport* (eng. *combined transport*, fr. *transport comoiné*, ty. *kombinierter Verkehr* eller *gemischter Verkehr*), ibland *multimodal transport*, (eng. *multimodal carriage* eller *multi-modal transport*, fr. *transport multimodal*, ty. *multi-modaler Verkehr*).

Båda dessa typer av transportavtal uppmärksammas vad beträffar ansvaret i 123 § SjöL, men också endast där. I fråga om kombinerade transporter täcks därvid enbart sådana, där åtminstone ett led av transporten utförs till sjöss (med fartyg). Andra kombinationer faller helt utanför SjöL (se vidare kommentaren till *Kapitelrubriken* och nedan till 123 § under 7 och 8).

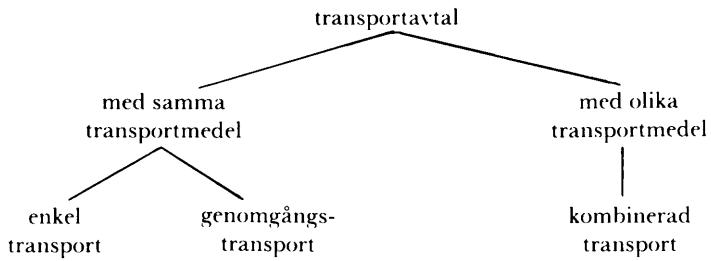
19. *Sammanfattning av avtalstyperna.* En återblick på vad som sagts ger vid handen, att den grundläggande indelningen av transportavtalstyperna är den i fartygscentrerade befraktningsavtal och godscentrerade transportavtal.

Befraktningsavtalet sönderfaller i tre huvudtyper: resebefraktning, tidsbe-

fraktning och skeppslega. Resebefraktningsavtalen uppträder i ytterligare undertyper. Sammanhanget framgår av följande figur.



Transportavtalet är mera sammanhållet till sin typ än befraktningsavtalet. Det centrala är godsets förflyttning oavsett de begagnade transportmedlens resor. Godset framstår så att säga frigjort från underliggande transportmedel. Det är först när mer än en transportör uppträder inom ramen för samma transport som olika avtalstyper kan urskiljas:



På befraktningsavtalsplanet tar sig transportörflerhet formen av underbortfraktning.

Det är tydligt, att SjöL med sitt begreppssystem ingalunda uttömmer alla de avtalsförhållanden och typfall, som förekommer inom modern sjöfartsverksamhet.

20. *Avlastaren och avlastarförhållandet.* Avlastaren är en person, som ibland förekommer i lagtexten till 5 kap. (83, 94–96, 106 och 109 §§). Däremot presenteras han inte i samband med de grundläggande definitionerna i 71 §. Beträffande funktionen får man bara en enda ledtråd genom att det i 106 och 109 §§ sägs, att vad i 80–88 §§ samt 96 § stadgas om avlastare skall äga tillämpning på lastmottagare. I 105 § har då redan uttalats, att med avseende på lossningsplats vad i 77–79 §§ stadgas om befraktare skall äga motsvarande tillämpning på lastmottagare. Den sistnämnda förenar alltså två funktioner, som på lastningsplatsen är delade på befraktare och avlastare, nämligen fartygets förläggning till lastnings-

plats och *själva lastningsproceduren*. Avlastaren är alltså helt knuten till den sistnämnda funktionen, i lossningshamnen motsvarande lossningsproceduren.

Avlastaren är tydligen benämningen på *den person, som faktiskt avlämnar godset på kaj eller annan plats för att det skall omhändertas av sjötransportören*. I 89 § skulle man därför vänta sig att saken uttrycktes så: "Avlastaren skall avlämna godset vid fartygets sida." Men i stället sägs där, att befraktaren skall göra detta. Motsvarande gäller beträffande 90 §. SjöL undviker nämligen att precisera sig med termen avlastare, liksom med termen mottagare, annat än när en sådan precisering verkligen är nödvändig med hänsyn till bestämmelsens innehåll. (*Alten* i TfR 1938 s. 493. Jfr SOU 1972:51 s. 30.) Här behövs inte någon precisering, därför att befraktaren på sin sida som kontraktspart bär ansvaret för att godset avlämnas i rätt tid vid fartygets sida. Själva avlastarfunktionen kan befraktaren antingen utföra själv eller genom någon särskilt utsedd person, en från honom fristående avlastare.

Av vad sagts framgår, att funktionerna lätt förblandas med varandra. Detta bestyrks av definitionerna i några nya konventionsförslag. Hamburgreglerna (art. 1:3) har formulerat definitionen av *shipper* så vidsträckt, att därunder ryms såväl avlastare i strikt mening som befraktare. Motsvarande vidsträckta definition av *consignor* förekommer i Genèvekonventionen om multimodala transporter (art. 1:5). I strikt juridiskt språkbruk bör *shipper* reserveras för avlastarfunktionen och *consignor* för partsfunktionen med avseende på fraktavtalet.

Relationen mellan avlastaren och sjötransportören beskrivs vanligen som *avlastningsförhållandet* eller *skeppningsförhållandet* – man brukar undvika att tala om ett kontraktsförhållande. Genom att kanske köparen av en vara ordnar skeppsrum och inte säljaren på avskeppningsorten, och köparen då kan handla själv med eget folk eller anlita någon utomstående, har man behov av särskilda termer för att beteckna den som faktiskt avlämnar godset, oavsett om det är han eller kanske en tredje person som är sjötransportörens medkontrahent.

Det viktiga är, att *avlastaren står utanför fraktavtalet*; avlastningsförhållandet är alltså separat i förhållande till fraktavtalet. På samma sätt står en av befraktarentransportkunden eller av lastmottagaren anlitad fullmäktig enligt vanliga fullmaktsregler utanför transportavtalet. Det är denna sista anordning som används vid andra transporter än sjötransporter. På sjöfartens område har traditionellt avlastningsförhållandet utvecklats för att fullgöra samma funktion som fullmaktsinstitutet gör vid andra transportmedel. "En självständig avlastare är behörig att i olika hänseenden företräda befraktaren." (*Schmidt* s. 87.)

21. *Lastmottagaren och liknande begrepp*. SjöL definierar mottagaren lika litet som avlastaren. Benämningen bara "smygs på" läsaren, som av ordets användning får bilda sig en uppfattning om vad som åsyftas.

Termen *lastmottagaren* (105–107, 109, 113 och 114 §§), någon gång *mottagaren* (110, 112, 115 och 117 §§), används som ett motstycke till avlastaren. Ordet avses tydligen att ange just vad det själv utsäger: *den som mottar godset*. På engelska används ibland termen *receiver* i motsvarande mening, men vanligen är termen *consignee*; denna sistnämnda term är motstycke till *consignor*, som betecknar befraktaren (egentligen den som genom konossement eller eljest förskriver godset). Därmed är partsfunktionen enligt fraktavtalet inblandad. På samma sätt sker i svensk land- och lufttransporträtt, där som parter i fraktavtalet brukar anges *avsändaren, transportören och mottagaren*.

Den svenska SjöL skiljer noga taget mellan tre funktioner: *mottagarfunktionen, ägarfunktionen och partsfunktionen.* Dessa tre funktioner *kan vara fördelade på tre olika personer, men de kan också vara förenade i en och samma person.* Det kan även förhålla sig så, att en person i sig förenar två av funktionerna och den tredje funktionen ligger på någon annan; speditören, som i eget namn slutit avtal om befordran av hel container med en transportör har lastat denna med gods som tillhör flera andra, samtidigt som han själv mottar hela containerlasten i obrutet skick.

Ägarfunktionen åsyftar SjöL med termen *lastägaren* (101–103 §§) eller bara *ägaren* (104 §). Sammanknytningen med ägarfunktionen framgår av att ägarens ansvar är begränsat till lasten, när denna häftar, samt av realisationsbefogenheten och reglerna till skydd för ägaren.

Partsfunktionen med avseende på fraktavtalet tar SjöL upp först i och med behandlingen av konossementet och mottagarens självständiga rätt på grund av detta (160 §). Om konossement inte har utställts, anses en motsvarande självständig rätt för mottagaren föreligga, så snart godset har kommit fram till bestämmelseorten och mottagaren gör sin rätt gällande. Därmed sägs han "acceptera den rättsställning som befordringsavtalet bereder mottagaren" (SOU 1980: 37 s. 257 överst). Detta förhållande har fört fram till att fraktavtalet med fog kan beskrivas som ett trepartsavtal. (Se kommentaren till 160 § under 4.)

Detta att arbeta med tre olika funktioner, som ibland förenas i samma person och täcks av samma term men ibland inte, kan självklart leda till svårigheter och missförstånd. Tumregeln från praktisk synpunkt blir att, där termen mottagare förekommer, med hänsyn till sammanhanget analysera vilken eller vilka funktioner som åsyftas i det konkreta fallet.

22. *Talerätt och skadeståndsrätt.* När transporterat gods har skadats uppkommer frågan, vem som kan rikta ersättningskrav mot transportören med anledning av skadan. Om det är den skadelidande själv, som står angiven som avsändare eller mottagare och därmed är part i fraktavtalet, är han självklart taleberättigad i den meningen att han kan göra gällande påföljderna med anledning av rättsförhållandet (jfr *Lindblom*, Processhinder, 1974, s. 175). Men parten i fraktavtalet kan vara en speditör och ägaren till det skadade godset hans kund, dvs. en helt annan person. Frågan vem som i så fall är taleberättigad kan besvaras på olika sätt.

(a) Partsegenskapen i transportavtalet medför talerätt. Mottagaren är sålunda, för att ta ett exempel, taleberättigad utan att behöva visa att han är ägare till godset eller har annat likartat intresse däri och företräder någon sådan person. Samtidigt är talerätten avgränsad till denna kategori. Detta är den härskande meningen i doktrinen. (Se t. ex. *Grönfors* i Teori och praxis, Festskrift till Karlgren, 1964, s. 80–102, omtryckt i Transporträttsliga studier, 1975, s. 89–112.) Ståndpunkten återspeglas också i det europeiska järnvägsfördraget CIM art. 42. Naturligtvis kan rätten att tala överlåtas på annan som härleder sin rätt från den taleberättigade, t. ex. genom cession till försäkringsbolag som betalt skadan till godsets ägare. På liknande sätt kan banken som står som mottagare till godset i transportdokumentet få betalning av *notify address* och därvid överlåta till denne sin rätt som mottagare.

(b) Talerätten tillkommer därutöver vissa eller alla materiellt berättigade (*quasi-parties*), t. ex. det skadade godsets ägare. En sådan utvidgad talerätt er-

känns för vissa situationer av domstolarna i flera rättssystem, t. ex. England och Frankrike.

(c) Talerätten tillkommer i princip enbart den materiellt berättigade. Uteslutandet i sådant fall av den som är part i fraktavtalet, för det fall att han inte samtidigt är den materiellt berättigade, innebär ett undantag från allmänt antagna avtalsrättsliga principer.

Hithörande problem behandlas utförligt av *Rechnagel*, Påtalesubjektet. Studier over den privatretlige påtalekompetence inden for transportretten (1982). I första hand låter han fraktavtalet utpeka vem som är taleberättigad (a), men vid konkurrens mellan två eller flera subjekt finner han att endast den materiellt berättigade är taleberättigad (c).

72 §

I den mån ej annat följer av 168 § skola bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse endast såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja.

Om befordran i viss utrikes fart gälla i vissa hänseenden bestämmelserna i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Bestämmelserna i detta kapitel gälla ej i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

Litteratur: NJA II 1936 s. 300–302; Prop. 1973: 137 s. 114 och NJA II 1975 s. 259–260; *Grönfors*, Handelsbruk och annan sedvänja, i *Eek* m. fl., Juridikens källmaterial (9 uppl. 1979) s. 154–165, i Minnesskrift till Hult (1960) s. 148–175 och Festskrift till Nial (1966) s. 204–225, uppsatserna omtryckta i Transporträttsliga studier (1975) s. 59–87 och 134–155; *Karlgren*, Kutym och rättsregel (1960); *Tiberg*, The law of demurrage (3 ed. 1979) s. 110–166; *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt (1944) s. 70.

1. *Precisering av bestämmelsernas tillämpningsområde.* Sedan ramen för bestämmelserna i 5 kap. angivits i stora drag genom bestämningarna i 71 §, preciserar denna följande paragraf bestämmelsernas tillämpningsområde i flera olika hänseenden.

Första stycket anger att reglerna i princip är dispositiva.

Andra stycket hänvisar till KonL, som alltjämt gäller i viss fart.

Tredje stycket erinrar om att vissa sjötransporter täcks av tvingande regler i andra konventioner som Sverige har ratificerat.

2. *Tillkomst.* Första stycket har sin motsvarighet i 71 § enligt 1936 års sjölagsändringar. I övrigt har lagrummet utformats vid 1973 års sjölagsändringar.

3. *Femte kapitlets bestämmelser är i princip dispositiva.* Sedvänja har sedan gammalt spelat en framträdande roll som rättskälla inom handelsrätten. (Jfr *Jägerskiöld*,

Studier rörande receptionen av främmande rätt i Sverige, 1963, s. 77.) I flera centrala handelsrättsliga lagar från 1900-talets början infördes med något växlande formuleringar en uttrycklig hänvisning till att *lagens regler viker för avtal liksom för handelsbruk eller annan sedvänja*, se 1 § KöpL, 1 § KommL och 1 § AvtL. (Beträffande formuleringarna hänvisas till anmärkningarna i SOU 1976:66 s. 201–203.) Vid 1936 års sjölagsändringar infördes i 71 § en motsvarande bestämmelse med formuleringen "såvitt ej annat är uttryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat eller ock följer av sedvänja".

4. *Avtalsvillkor.* Möjligheten att ersätta eller modifiera lagens regler begagnas i stor utsträckning genom standardvillkor i certepartier och konossement. Sådant material av representativt slag åberopas i åtskilliga sammanhang i det följande. Individuella avtalsvillkor förekommer också, men i begränsad omfattning. I certepartiformulär är det vanligt, att parterna genom strykningar och tillägg (ibland som *riders* eller *slips*) "skräddarsyr" sitt individuella avtal – en rättslig teknik som kan leda till svårigheter genom att ändringarna inte står i samklang med standardvillkoren som helhet. (Jfr t.ex. *Granville* ND 1961 s. 127 norsk skiljedom. Se vidare nedan under avdelningsrubriken *Om resebefraktning.*)

5. *Handelsbruk och annan sedvänja.* Handelsbruk i egenskap av ett särskilt slag av sedvänja nämns ej särskilt. Men detta innebär ingen avvikelse från mönstret i sak. Detta bestyrks av förarbetena till 1936 års sjölagsändringar, som innehåller följande resonemang av lagrådet om handelsbruk: "Bland de omständigheter som kunna medföra att de i lagen förekommande dispositiva bestämmelserna sättas ur kraft nämnes 'sedvänja'. Särskild uppmärksamhet förtjäna i detta avseende de kutymer som i åtskilliga hamnar utbildats om fartygs lastning och lossning med mera, s.k. customs of the port. Dessa kutymer kunna vara av synnerligen skiftande beskaffenhet, men äro i regel till bortfraktarens nackdel. Uppmärksammas bör att en dylik kutym – såframt den ej uttryckligen åberopats i fraktavtalet eller eljest av parterna förutsatts skola gälla – icke under alla omständigheter kan tillerkännas bindande verkan. Givet är – och detta är tydligen innebörden i förevarande hänseende av den föreslagna lagtexten – att härför måste krävas att kutymen är av den fasthet och i övrigt av den beskaffenhet att den får anses äga karaktären av en verklig sedvänja. Att i lagen närmare angiva vilka krav som sålunda böra ställas på kutymen möter stora vanskligheter och kan därför icke ifrågasättas. Lagrådet har ansett sig böra framhålla dessa synpunkter för att hindra den möjliga missuppfattningen att genom det föreslagna stadgandet giltigheten av omförmälda kutymer skulle utan vidare anses fastslagen." (NJA II 1936 s. 302.)

I övrigt berörs inte problemet vad som skall fordras för att ett handelsbruk skall anses föreligga. Detta att handelsbruk undanträngер dispositiva rättsregler, som ju utgör av lagstiftaren noga övervägda och rekommenderade normallösningar, är onekligen märkligt. (Särskilt *Karlgren* har uppehållit sig utförligt vid detta förhållande.) En motvikt härtill är den domstolarnas prövningsrätt av ett påstått handelsbruk, som framhålls tydligt i det nyss anförda motivuttalandet; handelsbruk kan "icke under alla omständigheter tillerkännas bindande verkan". Domstolarna anses alltså ha möjlighet att åsidosätta handelsbruk. I samband med frågan om fördelning av lastningskostnader ifrågasattes också vid tillkomsten av SjöL 1891 det riktiga i att tillerkänna verkan åt lokala sedvänjor, enligt vilka befraktaren skulle bära vad enligt den dispositiva lagregeln faller på bort-

fraktaren. I motiven uttalades, att "sådana bruk ej böra gälla emot uttrycklig lag, med mindre parterna upptagit eller kunna anses hava åsyftat att såsom underförstådda villkor upptaga dem i avtalet ..." (Bet. 1887 motiv s. 92 nederst.) Fraktavtalet får då sitt innehåll "sett i belysning av och fullständigat av " vederbörande kutym, *Bali* NJA 1956 s. 274 SHD (på s. 281).

6. *Men vissa regler är tvingande.* Att dispositiva rättsregler kan avtalas bort av parterna är i och för sig själva kärnegenskapen i deras karaktär av dispositiva. För att effektivt påverka avtalsinnehållet så, att detta verkligen kommer att stämma med lagens regler, begagnas den rättsliga tekniken att göra dessa tvingande. Denna egenskap kan beskrivas på det sättet, att part som åberopar en tvingande rättsregel (och inte har avhänt sig sitt skydd genom en tillåten förhandsdisposition) alltid kan få dom i enlighet med densamma, oavsett vad avtalet mellan parterna innehåller. I denna mening korrigeras "partsviljan" på ett sätt, som saknar motsvarighet vid dispositiva rättsregler. Betydelsen härav när det gäller standardavtalens utformning är uppenbar.

De regler i 5 kap. som har tvingande karaktär utmärks på olika sätt.

En väsentlig nyhet vid 1973 års sjölagsändringar var, att man i *168 § SjöL sammanförde en rad uttryckliga anvisningar om att vissa paragrafer är tvingande och om hur långt denna deras verkan sträcker sig.* Hithörande frågor kommenteras nedan under 168 §. En erinran om denna paragraf har inledningsvis upptagits i 72 § 1 st. SjöL.

Även utan sådan uttrycklig anvisning *anses vissa bestämmelser vara tvingande på grund av att de givits i tredje mans intresse.* I motiven till 1936 års sjölagsändringar uppräknas den grundläggande sjövärdighetsbestämmelsen i 76 § SjöL, varvid det som ytterligare stöd anförs att denna har en i viss mån offentligrättslig natur, och vidare bestämmelserna i 97 (därom närmare nedan kommentaren till 97 § under 8), 104 och 127 §§ ävensom i 135 § 2 st. SjöL. (Jfr *Sindballe*, Dansk Søret, 1936/38, s. 390.) Men uppräkningen är inte avsedd att vara uttömmande. Konossementsreglerna är, även där de används i fri fart, tvingande så långt som de är givna i tredje mans intresse – och detta är ju det grundläggande rättspolitiska ändamålet med konossementsreglerna. I slutet av varje särskild paragraf kommenteras i fortsättningen dess karaktär av dispositiv eller tvingande särskilt, utom vad gäller avsnitten om demurrage och om tidsbefraktning, som är dispositiva i sin helhet och där detta anmärks en gång för alla i början av resp. avsnitt.

KonL gäller alltjämt som tvingande lag i förhållande till sådana länder som uppehåller Haagreglerna i deras ursprungliga version från 1924. En erinran härom innehåller 72 § 2 st.

Slutligen gäller, att Sverige har biträtt *vissa internationella konventioner rörande andra transportmedel*, vari ingår viss tvingande reglering även av en sjötransport. I förhållande till sådana tvingande rättsregler viker regleringen i 5 kap. I 72 § 3 st. SjöL har, anför DepCh, "upptagits erinran om att godsbefordran till sjöss i vissa fall – såsom när godset befordras lastat på järnvägsvagn eller vägfordon – kan vara underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel. Här åsyftas i första hand det europeiska järnvägsfördraget av år 1961 (CIM-konventionen) och det europeiska fördraget om det internationella vägfraktavtalet (CMR-konventionen). Rättsförhållandet mellan järnvägs- respektive lastbilstransportören och lastägaren regleras i dessa fall av de nämnda konventionerna. Däremot blir SjöL tillämplig på avtalet mellan sjöbortfraktaren och

järnvägen respektive lastbilsföretaget. Jag erinrar f. ö. om slutbestämmelsen i KonL." (Prop. 1973: 137 s. 114.)

Till uttalandet kan knytas några kortfattade kommentarer. Nya revisioner av CIM-konventionen har företagits 1970 och 1980. Den senaste berör i huvudsak konventionens struktur och den internationella organisationen. Här må även erinras om lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom grundad på CIM. (Jfr prop. 1974: 143.) Enligt kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport länder CIM i 1970 års version till efterrättelse i Sverige. Enligt lagen (1969: 12) med anledning av Sveriges tillträde till CMR, även kallad CMR-lagen, har denna konvention gjorts gällande direkt för internationella biltransporter mellan Sverige och utlandet. Konventionstexten återfinns i kungörelsen (1969: 91).

73 §

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

Litteratur: NJA II 1936 s. 304; *Falkanger*, Konsekutive reiser (1965, även i AfS Bd 8) s. 53–71; *Gram*, Chartering clauses (2 ed. 1974) s. 17 och 51–52, ävensom Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977) s. 43–44 och 154–155; *Grönfors*, Successiva transporter (1968) s. 71–72; *Jantzen*, Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 50–57.

1. *Fraktavtal med bestämt fartyg.* Här fastslås principen, att sådant avtal inte får fullgöras med annat fartyg. Att sjötransportören inte heller är skyldig att utföra transporten, när det bestämda fartyget gått förlorat eller efter inträffad skada förklaras inte kunna sättas i stånd, framgår av 128 och 145 §§ SjöL; se närmare kommentaren till dessa lagrum. Avtalets fortbestånd blir alltså beroende av det bestämda fartygets existens.

2. *Tillkomst.* En motsvarande bestämmelse ingick i 113 § SjöL 1891. Den överfördes med vissa ändringar genom 1936 års sjölagsändringar till 73 §, som fick sin redaktionella form 1973.

3. *Bestämmelsen gäller för alla typer av fraktavtal gemensamt.* Detta förhållande poängteras genom placeringen i det inledande avsnittet. Sin *praktiska betydelse* har bestämmelsen emellertid vid *befraktningsavtal*, där kunden kan ha intresse av att få transporten utförd med ett fartyg, vars egenskaper för ändamålet är tekniskt och juridiskt noga specificerade. Det kan gälla särskilda egenskaper med avseende på lastförmåga, kyl- och pumpanordningar, lastnings- och lossningskapacitet, djupgående, manöverduglighet och hastighet, men även ägarförhållande och nationalitet kan vara av betydelse.

När det gäller *transportavtalen* saknar individuella egenskaper hos ett fartyg betydelse, så länge som fartygsbeståndet på denna marknad i allmänhet håller en någorlunda enhetlig standard. Även vid befraktningsavtal får individuella egenskaper numera ofta en *uttunnad betydelse:* man ställer ett fartyg av viss typ till befraktarens förfogande (närmare nedan under 6). Varuförsäkringen har också

en utjämnande inverkan därigenom, att varor som transporteras på äldre tonnage drar högre premier.

4. *De privaträttsliga sanktionerna: hävning och skadestånd.* "Att bortfraktaren blir ersättningsskyldig för – och endast för – den skada, som följer av förbudets överträdande, har . . . ansetts vara klart utan särskilt lagstadgande." (NJA II 1936 s. 304.) Ett exempel på sådan skada erbjuder avgörandet *Estrella* ND 1919 s. 460 NHD. Skadeståndsskyldighet lär praktiskt uppkomma bara när befraktaren häver fraktavtalet med hänvisning till att fartyget är ett annat än det avtalade. Men befraktaren kan naturligtvis inte styrka någon skada för det fall, att erbjudet ersättningsfartyg är likvärdigt eller t.o.m. bättre än det avtalade fartyget. Hävningsrätt föreligger däremot alltid, därför att den utlovade prestationen är individualiserad genom angivande av ett speciellt fartyg.

5. *Stadgandet är dispositivt.* Med befraktarens samtycke kan sjötransportören få fullfölja fraktavtalet med annat än det angivna fartyget. Detta framgår vid en jämförelse med 72 § SjöL. Flertalet fraktavtal innehåller också en avtalad rätt för bortfraktaren att sätta in ersättningsfartyg. I sin enklaste form innebär en sådan klausul, att man efter det bestämda fartygets namn tillfogar orden *or substitute.* Ofta nog finner man mera omfattande *substitutionsklausuler,* vari anges vilka egenskaper ett tillåtet ersättningsfartyg skall ha ifråga om lastförmåga, fartområde, hastighet osv. Vidare kan föreskrivas, under vilka omständigheter substitution får ske och när bortfraktaren senast måste ge notis om sin avsikt att substituera namngivet fartyg. Se närmare nedan under 6.

6. *Närmare om substitutionsklausuler.* Ersättningsfartyg kan insättas med stöd av att man till det individualiserade fartygets namn fogat orden *or substitute* eller att namnet lämnas helt öppet genom frasen *name or substitute in owner's option.* Vid kvantumkontrakt (se ovan kommentaren till 71 § under 16) är det sistnämnda förfarandet det vanliga. I resecertepartier och undantagsvis i tidscertepartier förekommer, att fartyget nämns som *TBN,* en förkortning för frasen *to be named* eller *to be nominated.* Fartyget måste alltså utpekas av bortfraktaren, en akt som brukar kallas "nomineringen".

Om det föreligger *rätt eller skyldighet till substituering* har i engelsk och amerikansk rätt varit föremål för bedömning i flera fall. Normalt brukar frågan vara reglerad så, att bortfraktaren har *liberty* eller *option* att substituera, dvs. att det finns en *rätt* för bortfraktaren. (Jfr *Nubaltwood* kl. 28, *Scancon* kl. 16 och *Contwood* kl. 24. Se också *Falkanger,* Konsekutive reiser s. 57, *Gram* s. 43 och *Jantzen* s. 52.) För att en *skyldighet* skall föreligga krävs enligt doktrinen, att en klar och tydlig skyldighet framgår av avtalet (*Jantzen* s. 52) eller att skyldigheten visas på annat sätt.

I engelsk rätt kan särskilt hänvisas till ett par fall. I *Driade,* [1953] 2 Lloyd's Rep. 466 och [1954] Lloyd's Rep. 1 (CA), innehöll certepartiet för konsekutiva resor följande substitueringsklausul: "Owners have the liberty of substituting a coiled vessel . . . at any time before or during this charter party . . ." Emedan klausulen gav bortfraktaren möjlighet till alternativa uppfyllelsesätt, ansågs han inte befriad från sina förpliktelser när det först nominerade fartyget gick under. I *Niarchos (London) Ltd.* v. *Shelt Tankers,* [1961] 2 Lloyd's Rep. 496, fördes resonemanget något annorlunda. Här var det fråga om ett tidscerteparti för fartyget World Sky med substitutbestämmelsen: "Owners reserve the right to substitute . . ." Innan certepartitiden gått till ända totalförliste World Sky, och bortfraktaren ville sätta in ett substitute (fraktsatserna hade vid tillfället sjunkit). I domen

uttalade Lord *McNair:* ". . . the only way in which the substitution clause can be kept alive after the loss of the named vessel is to read it as imposing an obligation when no doubt the charter-party would not be brought to an end by the loss of the ship since there would remain an alternative obligated method of performance". En sådan plikt kunde inte tolkas in i klausulformuleringen; fastmer krävdes att avtalet klart och tydligt stipulerade att bortfraktarens substitueringsrätt skall läsas som en plikt. Jfr *Alexander King Ltd.* v. *Howden Bros.*, (1916) 50 Ir L T 27, där klausulen "or substitute at owner's option" ej ansågs innebära en plikt för redaren.

I amerikansk rätt belyses frågan i några fall. I *Benjamin A Van Brunt,* 1928 AMC 1340, hade ett fartyg *or substitute* fraktats under ett tidscerteparti. Det nominerade fartyget förliste innan certepartitiden började löpa. Befraktaren hävdade, att en förpliktelse till substituering åvilade bortfraktaren, vilket domstolen inte höll med om. Bortfraktarens förpliktelse bestod inte i att tillhandahålla ett av två fartyg, utan endast ett, det namngivna fartyget. Vidare sägs i domen, att uttrycket *or substitute* innefattar en bortfraktarens rätt, inte en skyldighet. Enligt denna dom skulle det alltså från redarens synpunkt inte vara nödvändigt att tillfoga orden *owner's option.* Fallet *Giovanna Lolli-Ghetti,* 1974 AMC 2161 och 1975 AMC 2205, gällde substituering av ett förlist fartyg. I tidscertepartiet föreskrevs bl. a.: "Owners have privilege to substitute . . . with charterer's approval." Majoriteten av skiljenämnden tolkade klausulen mot bakgrund av vissa meddelanden som utväxlats mellan parterna och fann därvid, att bortfraktarens substitueringsrätt kunde göras gällande även efter det först nominerade fartygets förlisning. Här diskuteras också *McNairs* uttalande i *Niarchos*-domen, som inte ansågs ge uttryck för "the correct legal principles". Skiljedomen har kritiserats av *Kovats* i JMLC 8 (1976/77) s. 505–510, som hävdar att "a valid option properly exercised will keep the contract alive", utan att en substitueringsplikt föreligger.

74 §

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

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 86–87; NJA II 1936 s. 304–306; *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 57–59.

1. *Helbefraktningsavtal utesluter principiellt transport av annans gods.* Att endast befraktarens gods får medtas framgår av denna bestämmelse.

2. *Äldre rätt.* I 1667 års svenska sjölag skeppsmannabalkens 10 kap. sägs, att ingen på fartygets sida får medföra egen last som "fri förning"; till gengäld har de rätt till viss gottgörelse i pengar. "Men ett fat friskt vatten på fram- och återresa må var och en av skeppsfolket till sin nödtorft med sig föra." Likartade förbud ingår i de flesta äldre sjölagar.

När en motsvarande uttrycklig bestämmelse uppträder i 110 § SjöL 1891, riktar den sig enbart mot sjötransportören. Förarbetena utpekar som dess syfte att befraktaren inte skall utsättas för "menlig konkurrens". Den som har befraktat helt fartyg (och därmed skall betala för detta) har anspråk på hela lastkapaci-

teten. Argumentet har av *Jantzen* (s. 57 nederst) karakteriserats som litet sökt. Kan befraktaren uppnå en reduktion av frakten genom att ställa en resterande del av fartygets lastutrymme till bortfraktarens disposition, är det troligt att han begagnar denna möjlighet. Samtidigt innebär detta en nackdel när lastningen tar extra tid.

Som ett förtydligande tillägger förarbetena, att helt fartyg inte omfattar kajuta eller annat rum som är avsett för besättningens behov eller till förvaring av skeppsredskap, proviant, bränsle eller annat för resan erforderligt.

3. *Tillkomst.* Sin nuvarande utformning fick stadgandet vid 1936 års sjölagsändringar. Detaljer om utrymmen för besättningens behov rensades ut, eftersom "vad sålunda uttalats av olika skäl ansetts vara självklart". (NJA II 1936 s. 305.) En obetydlig redaktionell ändring gjordes 1973.

4. *Stadgandet omfattar all helbefraktning.* Särskilt bör märkas, att även avtal om tidsbefraktning träffas av förbudet. (NJA II 1936 s. 305 överst.) Detta förhållande motiverar stadgandets placering i det inledande avsnittet av 5 kap.

5. *Sammanhanget med befraktarens skyldighet att leverera full last.* Stadgandet i 74 § SjöL måste förstås i sammanhang med regler om hur långt befraktarens s.k. skyldighet att lämna last sträcker sig. Hit hör reglerna i 131–134 §§ SjöL om tillbakaträdande och hinder på befraktarens sida. (Diskussionen i NJA II 1936 s. 455–456 och 458 om skyldigheten att prestera last eller skyldigheten att erlägga frakt som befraktarens huvudförpliktelse förs med argument som idag verkar passerade. Jfr ovan *Inledning* under 4.)

6. *De privaträttsliga sanktionerna: hävning och skadestånd.* Enligt förarbetena till 110 § SjöL 1891 medförde överträdelse naturligtvis ersättningsskyldighet, och denna fastställdes i lagtexten till visst minimum som en schablon, befraktaren obetaget att styrka högre förlust. Detta stadgande uteslöts 1936. "Beträffande lämpligheten härav kunna väl meningarna vara något delade. För kommittén hava varit avgörande dels den större frihet, varmed domstolarna numera bedöma ersättningsfrågor, dels ock det mindre tilltalande i att ersättning kan komma att utgå med ett i förhållande till inträffad skada oskäligt högt belopp. Förbises kan icke heller, att vid sidan av skadeståndsrätt jämväl hävningsrätt kan ifrågakomma som påföljd av en dylik överträdelse och därför i varje fall bort nämnas vid sidan av skadeståndsrätten." (NJA II 1936 s. 305 nederst, där även vissa rättsfall anges.)

Om fartygets befälhavare eller besättning utan lov tar med gods, så som anförs i många äldre sjölagar, antas sjötransportören bli ansvarig för denna deras försummelse i tjänsten. (*Jantzen* s. 59.)

7. *Stadgandet är dispositivt.* Av 72 § SjöL framgår, att förbudet kan avtalas bort mellan parterna i fraktavtalet. Viss betydelse vid bedömningen av vad "parterna måste anses ha avtalat" har otvivelaktigt storleken av fraktraten.

75 §

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

Litteratur: NJA II 1936 s. 306; *Grönfors* i SvJT 1977 s. 618–620; *Schmidt,* Föreläsningar i sjörätt (1944) s. 50.

1. *Befraktarens ansvar vid överlåtelse av sina rättigheter eller underbortfraktning.* Här uttalas principen, att befraktarens ansvar för avtalets fullgörande kvarstår.

2. *Tillkomst.* Enligt 112 § SjöL 1891 skulle befraktaren vid överlåtelse av sina rättigheter enligt fraktavtalet ändå svara för de förbindelser avtalet pålade honom. Närmast åsyftades vanlig civilrättslig cession av fordran som överlåtelseform. Vid 1936 års sjölagsändringar ansågs det lämpligt att uppta en erinran om att samma princip gäller underbortfraktning, dvs. överlåtelse förenad med övertagande av ansvar för den ursprungligen kontraherande sjötransportörens förpliktelse. Detta uttrycks nu som ett kvarstående ansvar för befraktaren att avtalet fullgörs.

3. *Allmänt om överlåtelse av förpliktelser.* I somliga fall är en överlåtelse av förpliktelser utan gäldenärens samtycke helt förbjuden. I andra fall är en sådan överlåtelse visserligen tillåten, men överlåtaren fortsätter att – som en säkerhet – ansvara för den övertagandes prestation. I ytterligare andra fall får överlåtelsen en helt befriande verkan för överlåtaren (så var i viss utsträckning fallet med sjötransportörens förpliktelser enligt 123 § SjöL i den 1973 upphävda lydelsen enligt 1936 års sjölagsändringar, se nedan kommentaren till 123 § under 2).

Detta stadgande innebär, att de svenska reglerna om sjöfraktavtalet i fråga om *befraktaren* följer den mellersta modellen. En befraktare, som överlåter sin rätt till fraktavtalet, innestår alltjämt för sina förpliktelser enligt samma avtal. När det gäller förpliktelser grundade på ömsesidigt förpliktande kontrakt är detta en vanlig modell (jfr nedan under 4). I fråga om *sjötransportörens* förpliktelser gäller enligt 123 § SjöL efter 1973 års sjölagsändringar även den mellersta modellen med ett kvarstående ansvar (ansvarsfrihet kan i vissa fall förbehållas enligt 168 § 3 st.). Härigenom har sjöfraktavtalet i förevarande avseende blivit symmetriskt. Det har anpassats till det praktiska livets behov av att kunna handla med transporttjänster i avtalsformer och kombinationer som bäst svarar mot marknadens behov.

4. *Befraktarens rättigheter enligt fraktavtalet är principiellt fritt överlåtbara.* Beträffande gäldenärsbyte vid ömsesidigt förpliktande avtal är (som framgår av vad som sagts ovan under 3) huvudregeln, att sådant fordrar borgenärens tillstånd. "Om gäldenär finge fritt sätta en annan i sitt ställe och därmed bleve befriad från sin skuld, kunde ju borgenären utsättas för att oväntat få en insolvent motpart." (Citatet hämtat från *Tiberg,* Skuldebrev, växel och check, 3 uppl. 1981, s. 28. Jfr *Rodhe,* Obligationsrätt, 1956, s. 717 ff. och *Walin,* Lagen om skuldebrev, 1977, s. 83.) Även andra hänsyn kan ligga bakom, alldeles bortsett från att somliga prestationer i sig inte är överlåtbara (t.ex. rätt att uppbära lön för ännu inte utförd arbetsprestation).

Konsekvensen av regeln i 75 § SjöL är däremot, att befraktarens rättigheter

enligt fraktavtalet är principiellt fritt överlåtbara och att *något samtycke av sjötransportören alltså inte behöver föreligga.* Till gengäld blir befraktaren inte befriad från sina skyldigheter mot sjötransportören enligt fraktavtalet utan "svarar ändå för att avtalet fullgöres" (se härom närmare nedan under 6). I detta avseende har 75 § SjöL beskrivits som ett uttryck för en allmän obligationsrättslig princip. (*Gorton,* Rembursrätt, 1980, s. 145 not 57.)

5. *Två former av överlåtelse: cession och underbortfraktning.* Av förarbetena – som i sin argumentering på denna punkt är typiska för äldre förmögenhetsrättslig tradition – framgår, att man har haft två former av överlåtelse för ögonen vid avfattningen av detta lagrum. "Närmast åsyftad synes härvid vara vanlig cession, därvid överlåtaren icke svarar för att redaren uppfyller sina förpliktelser eller, såsom det plägar uttryckas, ej för fordringens godhet (nomen esse bonum), utan blott för att ett giltigt fraktavtal föreligger (nomen esse verum). Då emellertid överlåtelse förenad med övertagande av ansvar för redarens förpliktelse (underbortfraktning) är av utomordentligt stor betydelse vid såväl rese- som tidsbefraktning, har erinran jämväl därom synts lämpligen böra göras i detta sammanhang." (NJA II 1936 s. 306.)

6. *Innebörden av att befraktaren ändå svarar för att avtalet fullgörs.* Vad 75 § SjöL behandlar är befraktarens rättigheter enligt fraktavtalet, m.a.o. verkan av gäldenärsbyte på passivsidan. Vid sådant gäldenärsbyte sägs han ändå svara för att detta fraktavtal fullgörs, nämligen från gäldenärssidan i förhållande till sjötransportören. Formuleringen i 112 § SjöL 1891 var kanske i detta avseende tydligare, när befraktaren sades efter överlåtelse ändå svara för *de förbindelser avtalet pålade honom.* Exempel på sådana förbindelser är s.k. skyldighet att leverera last (jfr ovan *Inledning* under 4) och skyldighet att betala frakt. Någon saklig skillnad i detta avseende åsyftades uppenbarligen aldrig med omformuleringen 1936.

7. *Förvärvarens förhållande till den som har överlåtit sina rättigheter enligt fraktavtalet.* Detta rättsförhållande faller utanför regleringen av 75 § SjöL. De två överlåtelseformerna (ovan 5) får bedömas var och en efter sina regler.

Rör det sig om *cession,* anses ofta gälla satsen, att överlåtaren gentemot den till vilken överlåtelsen skett svarar endast för att fordran existerar (*veritas*) men ej för den uppfyllandes solvens och därmed fordringens godhet (*bonitas*). (Så t.ex. *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs, 2 utg. 1950, s. 59, och *Bredholt & Philip,* Søloven, 1977, s. 145. Jfr *Hessler,* Obehöriga förfaranden med värdepapper, 2 uppl. 1981, s. 125 och ovan under 5.) I modern juridik vill man kanske hellre med ändamålssynpunkter motivera samma resultat än till stöd anföra en så allmän rättssats som denna.

Rör det sig däremot om *underbortfraktning,* tillämpas numera den för sådant fall gällande regeln i 123 § SjöL, enligt vilken underbortfraktaren solidariskt ansvarar gentemot transportkunden för fraktavtalet jämte den ursprunglige sjötransportören (se närmare kommentaren till 123 §).

8. *Stadgandet är dispositivt.* Med samtycke av sjötransportören kan befraktaren alltid avtala, att annan träder i hans ställe och att han själv blir befriad från fortsatt ansvar för avtalets fullgörande (ovan 4). I sådan mening är detta stadgande dispositivt. Som framgår av vad redan sagts ligger stadgandets praktiska betydelse däri, att befraktarens rätt enligt fraktavtalet sägs vara överlåtbar även *utan sjötransportörens föregående samtycke.* Rätten blir därmed en förmögenhetsrättslig tillgång, varmed man kan handla på marknaden. Men då gäller den viktiga

begränsningen, att den ursprunglige befraktarens ansvar för avtalets fullgörande i förhållande till sjötransportören alltjämt kvarstår (ovan 6), vilket stämmer med allmänna förmögenhetsrättsliga grundsatser (ovan 3).

II. Om resebefraktning

Avdelningsrubriken. Denna avdelning är den mest omfattande i 5 kap. Den är dessutom den mest genomarbetade och detaljerade. Genom införandet av underrubriker har man velat uppnå större överskådlighet. Grupperingen av ämnen har därvid till en början skett i kronologisk ordning: lastning, resa och lossning. Sedan behandlas betalning och störningar vid avtalets fullgörande med därav följande rätt till skadestånd och hävning.

SjöL 1891 upptog i 109 § en föreskrift, att skriftligt dokument om befraktningsavtal, *certeparti*, skulle utfärdas, där någondera parten så begärde. Någon motsvarighet till denna bestämmelse ansågs inte behövas vid införandet av 1936 års sjölagsändringar (NJA II 1936 s. 308–309). Men certepartiet är alltjämt den vanliga formen för befraktning av helt fartyg (resp. någorlunda stor del därav). Benämningen härrör från det medeltida bruket att upprätta en skriftlig handling, som sedan delades med ett oregelbundet snitt (lat. *charta partita*) så att vardera parten behöll sin halva; på mottagningsorten kunde parterna sedan identifiera varandra genom att lägga ihop halvorna och se att snittet stämde.

Eftersom någon skriftform numera alltså inte är föreskriven, får sjöfraktavtalet betecknas som ett *konsensualavtal*. Det är alltså inte bundet vid viss form i den meningen, att fixerandet i skrift eller användandet av visst uttryckssätt skulle vara förutsättning för avtalets giltighet (trots att motsatsen ibland felaktigt antas i det praktiska livet). Se som exempel *Augusta* NJA 1922 s. 205 Sthms RR, *Irma* NJA 1923 s. 109 SHD och *Edvard* NJA 1933 s. 260 SHD. I *Holmen-Hellefos* ND 1955 s. 544 FHD ansågs underhandlingar om befraktning inte ha lett fram till att avtal hade kommit till stånd. I *Tegelbolaget* ND 1957 s. 385 Sthms RR ansågs klausulen *minor details to be finally agreed upon* inte hindra, att bindande avtal ingåtts.

Någon närmare reglering av *sjöfraktavtalets avtalsmekanism* innehåller inte SjöL.

Den traditionella avtalsmekanismen kan i och för sig på sedvanligt sätt tillämpas i samband med sjöfraktavtal, men samtidigt är förhållandena i många fall så speciella, att spänningar kan uppkomma mellan den traditionella avtalsmekanismen och de praktiska förhållandena. Dessa bör därför i någon mån beaktas, för att man bättre skall förstå orsakerna till och omständigheterna kring dessa spänningar. De särskilda faktorer som därvid kan få betydelse gäller den flitiga användningen av mellanmän, informationskanalerna, bruket av olika tekniska hjälpmedel i samband med kontraktsförhandlingarna och bruket av standardformulär.

Olika *mellanmän* spelar stor roll, dels vid slutande av olika slags fraktavtal, dels då avtalen avvecklas. I *linjetrafik* företräds rederiet normalt av en linjeagent, som fungerar som bokningsagent inom ett visst område. Detta innebär, att kunderna kontaktar agenten och bokar plats med en viss lägenhet. Bokningsagenterna kan av rederiet tilldelas ett visst utrymme ombord på ett fartyg för utskeppning från en viss hamn. De arbetar normalt på exklusiv basis. Relationen mellan rederiet

och linjeagenten styrs i ett särskilt avtal, ibland baserat på ett *standard liner agency agreement*. Det är ganska vanligt att kunden i stället har sin kontakt med en speditör *(forwarding agent, freight forwarder)*, som för kundens räkning avtalar med rederiet om transport. Speditören kan då fullgöra en mängd olika arbetsuppgifter och ordna med tullbehandling, lagring, samlastning osv. Utöver mellanmansfunktionen kan speditören emellertid också påta sig ett självständigt transportlöfte gentemot transportkunden (se vidare ovan kommentaren till 71 § under 13).

När det gäller *den fria farten* sker ofta avtalsförhandlingarna mellan befraktare och redare med assistans av skeppsmäklare, *shipbroker*. Vid befraktning utnyttjar redare och befraktare främst mäklarens ingående kunskaper om marknaden och hans förhandlingsskicklighet. Normalt arbetar en mäklare för en huvudman, antingen redaren *(owner's broker)* eller befraktaren *(charterer's broker)*. Därigenom förhandlar båda parter genom var sin företrädare, som gör sitt bästa för att ta till vara resp. huvudmans intressen och intentioner. Redaren kan använda en förtroendemäklare *(confidential* eller *exclusive broker)*, ett stort antal mäklarkontakter *(competitive brokers)* eller en kombination av dessa.

Mäklaren deltar aktivt i förhandlingarna med råd och rekommendationer beträffande olika förslag från motpartens sida samt med avseende på motåtgärder. Vidare bör mäklaren lämna förslag till lämpliga kompromisser.

Mäklares och agenters ersättning för utförda tjänster betalas, utom vid klareringsarvode, i form av *provision* eller *kommission*. Ersättning utgår normalt endast när en befraktning eller bokning verkligen har kommit till stånd. Mäklarens inkomster är således helt beroende av det rådande fraktmarknadsläget och på omfattningen av den gjorda affären. Omfattningen kan gälla lastkvantiteten eller befraktningsperiodens längd. Normal kommission per inblandad skeppsmäklare vid befraktning är 1,25 % av bruttofraktbeloppet. Linjeagenter har normalt 3–5 %. *Port agents* brukar däremot ersättas genom en fastställd avgift *(agency fee)*, som varierar bl. a. med hänsyn till fartygets storlek. Principerna för *agency fees* varierar även betydligt mellan olika hamnar.

Vid befraktning betalas kommissionen normalt av redaren och den totala, aktuella procentsatsen i en viss affär måste alltid anges i den order som presenteras för rederiet.

Kommissionen är alltså mäklarnas ersättning för deras del av befraktningsarbetet. Denna ersättning skall täcka deras utlägg och ge en rimlig vinst. Kommissionen räknas alltså i procent på bruttofraktbeloppet och, beroende på vad parterna kommer överens om under förhandlingarna, ibland även på ballastbonus och s. k. överliggetid *(demurrage)*. (Se därom nedan kommentaren till 80–88 §§ SjöL.)

AvtL är i och för sig tämligen rigid, men den har visat sig kunna tillämpas direkt eller indirekt i skiftande situationer. Dels innehåller den vissa uttryckliga hjälpregler bl. a. om passivitet, dels har i praxis ett antal olika hjälpregler utvecklats för att motverka vissa negativa verkningar i det enskilda fallet.

Det finns anledning att något beröra proceduren i samband med befraktningen och uppföljningen av avtalet. *Tre skeden* kan härvid urskiljas, nämligen *undersökningsskedet*, där möjligheterna undersöks att börja fraktförhandlingar, *förhandlingsskedet*, under vilket själva förhandlingarna äger rum, och *uppföljningsskedet*, under vilket avtalet genomförs. (Jfr *Gorton, Ihre & Sandevärn*, Befraktning, 1978, s. 70 ff. och *Gorton* i Lundaforskare föreläser 12, 1979, s. 57.)

Undersökningsskedet motsvarar till en del vad som i AvtL karaktäriseras som "uppfordran att avge anbud", varvid lastägarna söker lämpliga skeppningslägenheter och transportörerna lämpliga laster. Undersökningsskedet kan leda fram till att två parter finner tillräcklig grundval för att inleda förhandlingar. Om det gäller mera omfattande kontrakt kan parterna i övergången mellan undersökningsskedet och förhandlingsskedet enas om principerna för de kommande förhandlingarna i ett *letter of intent* (närmast en form av basavtal rörande riktlinjer och syften).

Förhandlingsskedet präglas av att parterna funnit vissa gemensamma intressen av att nå en för båda parter slutligen ömsesidigt förpliktande överenskommelse. Det är långt ifrån alltid som parterna når fram till en överenskommelse.

I *linjetrafiken* är förhandlingarna mellan parterna betydligt mera standardiserade. Inom ramen för linjekonferenserna – och ofta även annars – är utrymmet för förhandlingar begränsat. Både frakten och andra villkor är bestämda i tariffer, bokningsnotor och konossement. Avlastaren bokar in sin last med nästa eller med en viss båtlägenhet. Rederiets agent utfärdar en *bokningsnota* som bekräftelse på att bokningen har skett. Bokningsnotan kan ses som bevis på det träffade avtalet. Normalt innehåller bokningsnotan samma villkor som det senare utfärdade konossementet.

I *fri fart* är det verkligen fråga om förhandlingar, där de olika villkoren jämte frakten förhandlas fram i detalj. Visserligen sker förhandlingarna normalt på basis av ett standardcerteparti, men förändringarna är ofta betydande i förhållande till den tryckta texten.

Förhandlingen sker ofta i två steg, varvid den första delen omfattar de viktigaste villkoren *(main terms)* och den andra delen mindre fundamentala villkor *(details)*. I befraktningsförhandlingar brukar vissa faktorer normalt behandlas som *main terms,* exempelvis redarens namn, fartygets namn och beskrivning av fartyget, frakt resp. hyra och villkor i samband därmed, certepartiformulär och provisioner som skall betalas. I resebefraktning brukar parterna ofta till huvudvillkoren hänföra reglering av typ och kvantitet på last, lastnings- och lossningshamnar, kajplats, liggetid och tidpunkt för hävning, villkor som hänför sig till lastning och lossning, bestämmelser rörande tidräkning, isförhållanden, krigs- och strejkförhållanden, bunkerförhållanden och vissa speciella kostnader m. m. I tidsbefraktning hänför parterna ofta till reglering av huvudvillkor beskrivning av period för avtalet och avsedd trade med geografiska inskränkningar och inskränkningar i lastslag, plats för leverans och återleverans, tidpunkt för hävning, kvantiteter och priser för bunkers ombord vid leverans och återleverans av fartyget, kanske därutöver vissa speciella klausuler som rederiet önskar förhandla om som huvudvillkor. Eventuellt skulle i vissa sammanhang en del av de nämnda punkterna på grund av handelsbruk vara att hänföra till huvudvillkor. I många fall är gränsen mellan huvudvillkoren och detaljvillkoren flytande, och avtalsrättsliga problem kan därvid uppkomma. Utgångspunkten är att parterna först förhandlar om huvudvillkoren.

Normalt tar parterna förbehåll beträffande detaljvillkoren, vilket brukar uttryckas *subject (sub) details.* Ofta intas emellertid även andra förbehåll, exempelvis av typ *subject to owner's approval of charterer.* (Beträffande förhandlingarna se vidare exempelvis *Gorton, Ihre & Sandevärn,* a.a. s. 73 ff.)

När parterna enats om huvudvillkoren sammanställer befraktaren eller dennes

mäklare omedelbart en fullständig rekapitulation *(recap)* därav, vilken per telex översänds till redaren. En fråga som härvid kan uppkomma är i vad mån parterna nu är bundna vid befraktningen eller om de med hänvisning till oenighet beträffande detaljerna kan hävda att bindande avtal inte föreligger. Ett förbehåll av typ *subject approval* skulle kunna vara att hänföra till s. k. resolutiva villkor, varvid avtal ännu inte träffats. När det gäller förbehåll beträffande detaljerna torde utgångspunkten vara, att avtal faktiskt träffats, men att beroende på omständigheterna möjligheten kan föreligga att avtalet inte blir bindande förrän parterna också enats om detaljerna. (Jfr några av de inledningsvis under denna avdelningsrubrik omnämnda rättsfallen.)

Till *uppföljningsskedet* kan hänföras dels det arbete som är förknippat med utskrift, underskrift, kopiering och distribution av certepartiet, dels parternas skyldighet att uppfylla sina förpliktelser i enlighet med avtalsvillkoren.

När det gäller de förstnämnda faktorerna bör man komma ihåg att de överenskomna befraktningsvillkoren i och för sig är bindande utan att certepartiet underskrivits, men i olika sammanhang uppkommer härvid problem. Det förekommer, att befraktningsengagemanget på grund av segslitna förhandlingar faktiskt redan påbörjats eller rent av avslutats, innan parterna nått enighet om regleringen av alla villkoren. Det säger sig självt att det i synnerhet i det sistnämnda fallet inte finns någon standardlösning för hur hithörande frågor skall behandlas.

Beträffande uppfyllandet av villkoren måste uppmärksammas, att parterna inte sällan för att lösa uppkommande problem med eller utan särskilda tilläggsavtal vidtar åtgärder för att relationen mellan dem skall fungera på ett någorlunda smidigt sätt. Återigen kan därvid frågor uppkomma: om förhållandet mellan tilläggsavtalet och det ursprungliga avtalet, om hur kostnader för och risker i samband med icke särskilt avtalade åtgärder skall fördelas mellan parterna osv., varvid passivitets- och ratihaberingsresonemang kan anföras.

Även om ett muntligt fraktavtal principiellt är bindande, upprättas i det helt övervägande antalet fall ett certeparti. Däremot synes man i linjetrafiken inte alltid översända en bokningsnota till parterna, utan där förekommer ofta att bokningen endast noteras per telefon eller telex.

Avsikten med att man begagnar ett standardcerteparti är att parterna bara skall behöva fylla i vissa individuella uppgifter, såsom namnen på parterna och fartyget, hamnar, last, fartygets data, liggetid, notistid etc. Men givetvis kan parterna enas om att ändra de tryckta formulären samt att göra tillägg *(riders* eller *slips)* till dem. *Agreed charter parties* av typ *Scancon* är avsedda att användas utan ändringar. Certepartierna har skiftande utformning beroende på om befraktningsavtalet gäller resebefraktning eller tidsbefraktning. Formulärfloran är särskilt rikhaltig inom resebefraktningen, där olika godsslag kan motivera särbehandling och kräver ett särskilt certeparti. Inom tidsbefraktningen (se nedan) är specialiseringen mindre långt driven, och betydligt färre dokument har utarbetats.

Ett flertal standardcertepartier har utarbetats av The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) i Köpenhamn. Ett bekant sådant gäller koltransporter från Storbritannien och kallas *Baltcon.* Detta är ett *agreed document* och dessutom *compulsory,* dvs. befraktarorganisationerna har varit med vid utarbetandet och har därvid godtagit lydelsen, samtidigt som de förbundit sig att inte

företa strykningar och ändringar i klausulerna. Organisationen Intertanko i Oslo har utarbetat formuläret *Intertankvoy 76* (utg. och kommenterat av *Gram,* The Intertanko charter party forms, 1980, s. 1–10). För all fart där något specialcerteparti inte finns kan man falla tillbaka på *Gencon,* som ofta används men vanligen med vissa individuella strykningar och tillägg. Detta senare formulär avtrycks här i sin helhet som prov på ett resecerteparti.

Dessa standardavtal måste läsas med tillämpliga avtalsregler som bakgrund. I svensk avtalsrätt ingår åtskilliga regler och allmänna rättsprinciper om hur standardavtalsklausuler genom en hänvisning *(incorporation clause,* jfr avgörandet NJA 1980 s. 46 SHD) blir till del av det individuella avtalet, hur de skall tolkas osv. (Se härom t. ex. *Grönfors,* Allmän transporträtt, 4 uppl. 1977, s. 37–39.) Ofta nog rör det sig om transportvillkor, som sedan länge brukas av stora och välkända sjötransportörer och som ibland tillkommit i samverkan med organisationer som representerar landsidan *(agreed documents),* med avtalstexten väl bekantgjord och spridd hos presumtiva kunder eller i varje fall lätt tillgänglig osv. Det är just omständigheter av detta slag som Svea HovR åberopade, när domstolen i ett avgörande fann de Nordiska speditionsvillkoren inkluderade i ett konkret avtal. "Redan de nu upptagna omständigheterna är sådana att det måste krävas särskilda skäl för att speditörbestämmelserna inte skall anses tillämpliga på de ifrågavarande speditionsuppdragen", *Litsa K* ND 1980 s. 1 Svea HovR. Domstolen tillade, att därutöver förekom erinran om villkoren på brevpapper och fakturor, och att motparten uppenbarligen var bunden av villkoren (däribland villkor om summamässig ansvarsbegränsning).

Under avdelningsrubriken resecerteparti behandlas även linjesjöfarten och dess styckegodstransporter. Denna anordning av stoffet har kritiskt behandlats i kommentaren till 71 § SjöL, där en grundläggande skillnad görs mellan det fartygscentrerade *befraktningsavtalet* och det godscentrerade *transportavtalet.* Med hjälp av dessa båda termer och den övergripande termen fraktavtal blir det i fortsättningen möjligt att ange, hur mycket av området som varje uttalande syftar till att täcka, t. ex. befraktningsavtal för 80–87 §§ SjöL och transportavtal för 88 § SjöL.

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922 and 1976)

Including "F.I.O." Alternative, etc.

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/nett Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as Charterers in Box 4 that:

The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to the discharging port or place stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13.

2. Owners' Responsibility Clause

Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

3. Deviation Clause

The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.

4. Payment of Freight

The freight to be paid in the manner prescribed in Box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.

Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.

5. Loading, Discharging Costs

* *(a) Gross Terms*

The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board.

If the loading takes place by elevator, cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses.

Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense.

The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle.

* *(b) F.i.o. and free stowed trimmed*

The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.

The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the Crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gearless and stated as such in Box 15).

* *indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15.*

6. Laytime

* *(a) Separate laytime for loading and discharging*

The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

* *(b) Total laytime for loading and discharging*

The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count.

(c) Commencement of laytime (loading and discharging)

Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice at loading port to be given to the Shippers named in Box 17.

Time actually used before commencement of laytime shall count.

Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be.

* *indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.*

7. Demurrage

Ten running days on demurrage at the rate stated in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging.

8. Lien Clause

Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.

9. Bills of Lading
The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charterparty, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.

10. Cancelling Clause
Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.

11. General Average
General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).

12. Indemnity
Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight.

13. Agency
In every case the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.

14. Brokerage
A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the freight earned is due to the party mentioned in Box 20.
In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed.

15. GENERAL STRIKE CLAUSE
Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract
If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.
If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end

against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charterparty and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

16. War Risks ("Voywar 1950")

(1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by any organized body, sabotage, piracy, and any actual or threatened war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution.

(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter.

(3) The Master shall not be required to load cargo or to continue loading or to proceed on or to sign Bill(s) of Lading for any adventure on which or any port at which it appears that the Vessel, her Master and crew or her cargo will be subjected to war risks. In the event of the exercise by the Master of his right under this Clause after part or full cargo has been loaded, the Master shall be at liberty either to discharge such cargo at the loading port or to proceed therewith. In the latter case the Vessel shall have liberty to carry other cargo for Owners' benefit and accordingly to proceed to and load or discharge such other cargo at any other port or ports whatsoever, backwards or forwards, although in a contrary direction to or out of or beyond the ordinary route. In the event of the Master electing to proceed with part cargo under this Clause freight shall in any case be payable on the quantity delivered.

(4) If at the time the Master elects to proceed with part or full cargo under Clause 3, or after the Vessel has left the loading port, or the last of the loading ports, if more than one, it appears that further performance of the contract will subject the Vessel, her Master and crew or her cargo, to war risks, the cargo shall be discharged, or if the discharge has been commenced shall be completed, at any safe port in vicinity of the port of discharge as may be ordered by the Charterers. If no such orders shall be received from the Charterers within 48 hours after the Owners have despatched a request by telegram to the Charterers for the nomination of a substitute discharging port, the Owners shall be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they may, in their discretion, decide on and such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment. In the event of cargo being discharged at any such other port, the Owners shall be entitled to freight as if the discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(5) (a) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to loading, departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, zones, waters, discharge, delivery or in any other wise whatsoever (including any direction or recommendation not to go to the port of destination or to delay proceeding thereto or to proceed to some other port) given by any Government or by any belligerent or by any organized body engaged in civil war, hostilities or warlike operations or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any Government or belligerent or of any such organized body or by any committee or

person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel, the right to give any such directions or recommendations. If, by reason of or in compliance with any such direction or recommendation, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation.

(b) If, by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, the Vessel does not proceed to the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which she may have been ordered pursuant thereto, the Vessel may proceed to any port as directed or recommended or to any safe port which the Owners in their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfilment of the contract of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge had been effected at the port or ports named in the Bill(s) of Lading or to which the Vessel may have been ordered pursuant thereto.

(6) All extra expenses (including insurance costs) involved in discharging cargo at the loading port or in reaching or discharging the cargo at any port as provided in Clauses 4 and 5 (b) hereof shall be paid by the Charterers and/or cargo owners, and the Owners shall have a lien on the cargo for all moneys due under these Clauses.

17. GENERAL ICE CLAUSE

Port of loading

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void.

(b) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per Charter.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter null and void unless Charterers agree to load full cargo at the open port.

(d) This Ice Clause not to apply in the Spring.

Port of discharge

(a) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

Om fartygets behöriga skick

Underrubriken. Redan 9 § SjöL fastslår, att ett fartyg i drift skall vara sjövärdigt. Något subjekt som ansvarar för att så sker nämns inte där. Den naturliga anknytningen erbjuder *redaren,* alltså den som "reder i" och utrustar fartyget. När det gäller transport av gods är det emellertid ett annat ansvarssubjekt som naturligt anmäler sig, nämligen *sjötransportören (bortfraktaren).* Denne kan vara samma person som redaren men behöver inte vara det; hans funktioner och redarfunktionerna kan vara fördelade på olika subjekt. Här sägs nu uttryckligen, att bortfraktaren är skyldig att sörja för fartygets sjövärdighet. I 58 § SjöL åläggs *befälhavaren* att för sin del, innan fartyget anträder sin resa, se till att fartyget är sjövärdigt. I 323 § SjöL stadgas *straffrättsligt ansvar* (böter eller fängelse i högst sex månader) både för befälhavare, som försummar tillse att fartyget är sjövärdigt, och för redare, som försummar att avhjälpa fel eller brist i fartygets behöriga skick varom han ägt eller bort äga vetskap.

76 §

Bortfraktaren skall sörja för att

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

Litteratur: NJA II 1936 s. 303; Prop. 1973: 137 s. 114–115 och NJA II 1975 s. 260; *Björkelund,* Sjöfart och ansvar (1970); *Brunsvig,* Konstruksjonsansvar ved bygging av skip (1973, även i AfS Bd 13); *Dymling,* Haagreglerna och kyltransporter (1969) s. 11–24, 53–55; *Falkanger,* Konsekutive reiser (1965, även i AfS Bd 8) s. 49–53, och Leie av skib (1961, även i AfS Bd 10) s. 157–203; *Gram,* Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977) s. 50–53; *Grauers,* Fel i sålt skepp (1980) s. 27–43; *Sejersted,* Haagreglene (3 utg. 1976) s. 51–57; *Myrdahl* i AfS Bd 1 s. 27 ff.; *Myhre* i Marius nr 13 (1976); *Vogth-Eriksen* i AfS Bd 12 s. 195 ff.

1. *Sjötransportören och fartygets sjövärdighet.* Åtskilliga lagbud föreskriver ett ansvar för att egendom inte avviker från viss normal standard. Om avvikelse föreligger, sägs egendomen vara behäftad med objektivt (abstrakt) fel. (Framställningen följer här *Rodhe,* Lärobok i obligationsrätt, 5 uppl. 1979, s. 89–91.) Exempel på

ett sådant lagbud erbjuder denna paragraf, som fastslår sjötransportörens grundläggande sjövärdighetsförpliktelse.

2. *Tillkomst.* I äldre tid var kravet på sjövärdighet huvudsakligen utformat som en tillsynsplikt för befälhavaren. (*Björkelund* s. 44–50.) I dagens system är sjövärdigheten däremot ett centralt privaträttsligt element i den s.k. Haagregelkompromissen, på vilken det nu gällande ansvarssystemet vilar. I denna mening infördes den grundläggande bestämmelsen om sjövärdighetsförpliktelse för sjötransportören i svensk rätt först genom 1936 års sjölagsändringar. Den placerades då som en del av det inledande avsnittet i 5 kap., närmare bestämt i 72 § SjöL. Vid 1973 års sjölagsändringar har motsvarande bestämmelse hänförts till det andra avsnittet om resebefraktning och inleder detta. "Vad som i samma hänseenden gäller vid tidsbefraktning framgår av 138 § SjöL under kapitlets tredje avsnitt." (Prop. 1973: 137 s. 115 överst.)

3. *Omfattar både befraktningsavtal och transportavtal.* Placeringen numera innebär, att all resebefraktning i SjöL:s mening täcks, dvs. såväl hel- resp. delbefraktning som styckegodsbefraktning, både certepartifart och konossementsfart. Uttryckt i modernare termer (se ovan kommentaren till 71 § SjöL, särskilt under 19) betyder detta, att både fartygscentrerade befraktningsavtal och godscentrerade transportavtal omfattas. Bestämmelsens tvingande verkan inskränker sig däremot till transportavtalen (se nedan under 9).

4. *Terminologin.* "I svensk sjörättslig lagtext används uttrycket sjövärdighet för att beteckna ett fartygs sjöduglighet i teknisk mening, inte som omfattande andra moment i dess behöriga skick såsom bemanning, proviantering m.m. (s.k. resevärdighet) och lastrummens m.fl. utrymmens lämplighet att föra last (s.k. lastvärdighet). Som överordnat begrepp används i stället termen fartygets 'behöriga skick'. I dansk och norsk lagtext omfattar däremot sjövärdighetsbegreppet både teknisk sjöduglighet och rese- och lastvärdighet. Detta svarar närmare mot konventionens metodik. Vårt språkbruk är emellertid härvidlag genomfört i andra delar av SjöL (jfr 9 och 58 §§) och har även beaktats i sjösäkerhetslagstiftningen. Jag har därför funnit det föra för långt att i detta sammanhang – såsom förordats under remissbehandlingen – övergå till den dansk-norska tekniken." (Prop. 1973: 137 s. 115.)

I svensk doktrin begagnas vanligen sjövärdighet som överbegrepp, och detta omfattar då teknisk sjövärdighet (sjöduglighet), resevärdighet och lastvärdighet.

5. *Sjövärdighetens tre former: teknisk sjövärdighet, resevärdighet och lastvärdighet.* Kärnan i begreppet är *teknisk sjövärdighet,* dvs. vad lagen benämner sjövärdighet utan att ytterligare kvalificera termen, innebärande att fartyget skall vara tekniskt riktigt konstruerat. Skrovet skall fylla rimliga krav på hållfasthet och smidighet. Metacenterhöjden skall vara så avvägd, att fartygets tyngdpunkt ligger rätt och gör fartyget stabilt. Allmänt uttryckt skall fartyget vara tekniskt i stånd att möta sjöns alla faror.

Sådana tekniska krav började specificeras genom insatser av privata klassificeringssällskap. Det första och mest kända är Lloyd's Register i London (från 1760). (*Knight,* Lloyd's register of shipping 1760–1960, 1960.) För skandinavisk sjöfart är Det Norske Veritas i Oslo betydelsefullt. Den offentliga kontrollverksamheten utövas delvis genom sådana sällskap i form av vad man kallar *klassning.* En omfattande författningsflora om sjösäkerhet och kontroll har tillkommit. De internationellt viktiga kontrollnormerna uppställs idag genom insatser av IMCO

(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) i London, en organisation inom ramen för Förenta nationerna.

Från fartygs klassning måste man skilja *skeppsmätning*. Ändamålet med denna är att fastställa fartygets dräktighet för beräkning av sjöfartsavgifterna och för statistiken. Men författningar som rör sjöfartssäkerheten använder ofta bruttotonnaget som parameter vid fastställandet av särskilda krav angående fartygs konstruktion och utrustning, och skeppsmätningen får på detta indirekta sätt betydelse för sjövärdighetsfrågor. Nya enhetliga mätningsregler har antagits 1969 inom ramen för IMCO och träder i kraft den 18 juli 1982.

Ytterligare måste fartyget, för att vara sjövärdigt i vidsträckt mening, vara dugligt för den avsedda resan, *resevärdigt*. Detta innebär, att fartyget skall vara *behörigen utrustat*. Ombord skall exempelvis finnas sjökort över de områden, inom vilka resan kan beräknas sträcka sig. Skall gång ske i nordliga farvatten krävs särskild isklass. Vidare skall fartyget vara *behörigen bemannat*. Inte bara antalet besättningsmän skall vara fulltaligt utan även deras kompetens skall vara den krävda (eller dispens ha givits av ansvarig myndighet). Även besättningens sjukdom eller onykterhet har ansetts kunna ge upphov till sjöovärdighet. Exempel erbjuder avgörandena *Moore* v. *Lunn*, (1923) 15 Ll.L. Rep. 155, och *The Hongkong Fir*, [1961] 2 Lloyd's Rep. 478. "I det förra fallet medförde kaptenens onykterhet att fartyget blev att anse som icke sjövärdigt, och i det senare uttalade domstolen, att ehuru maskinbesättningen var numerärt liten, kunde fartyget trots detta anses vara sjövärdigt, om inte maskinchefen jämt varit berusad." (*Björkelund* s. 88–89.) Det kan diskuteras om sjövärdigheten sakligt sett skall tillåtas bero på hur mycket någon har druckit vid tillfället.

Fartyget skall också vara *behörigen proviantерat*. Härmed åsyftas inte bara förråden av vatten och mat utan även av bunkers (t.ex. kol eller olja för fartygets drift). Inte bara kvantitet utan även kvalitet skall vara tillfredsställande. Är kvaliteten på bunkers så dålig, att restiden därigenom förlängs avsevärt, föreligger sjöovärdighet, vilket fastslagits i ett ofta citerat avgörande, *AB Karlshamns Oljefabriker* v. *Monarch Steamship Co.*, (1946) 79 Ll.L. Rep. 385.

Lagtexten nämner inte särskilt att fartyget också måste vara *behörigen lastat*, så att stabiliteten och liknande sjöegenskaper inte påverkas negativt. I 9 § SjöL sägs däremot, att fartyget skall vara "så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras". Självklart innebär detta inte någon skillnad i förhållande till 5 kap:s grundläggande bestämmelse om sjötransportörens sjövärdighetsförpliktelse, utan häri ingår även riktig lastning. (*Björkelund* s. 97.) "Bad stowage, which endangers the safety of the ship, may amount to unseaworthiness, of course, but bad stowage, which affects nothing but the cargo damaged by it, is bad stowage and nothing more, and still leaves the ship seaworthy for the adventure, even though the adventure be the carrying of that cargo." (Lord *Sumner* i *Elder, Dempster & Co.* v. *Paterson, Zochonis & Co.*, 1924 A.C. 522, på s. 561. Jfr *Selvig*, Det såkalte husbondsansvar, 1968, s. 200–201.)

Slutligen måste fartyget även vara i stånd att rätt mottaga den last det är fråga om, besitta *lastvärdighet*. "Seaworthiness includes cargoworthiness", brukar man säga. Lastrummet skall vara rengjort så att det lämpar sig för att ta den last det är fråga om, och det skall vara försett med erforderlig garnering, t.ex. träribbor som skyddar lasten mot kondensvatten på insidan av bordläggningen, jfr 89 § 1 st. SjöL. Ett fartyg, där choklad stuvas invid färsk fisk i samma lastrum, är inte

"chokladvärdigt" men kan väl ta emot många andra varor som inte tar åt sig smak av fisklukten. Om kyllast mottas utan att kylinstallationen är i allo lämpad för denna last och det heller inte visas att tillbörlig omsorg i detta avseende använts på rederiets sida, är fartyget icke lastvärdigt och följaktligen föreligger i skadeståndshänseende (jfr nedan under 7) en brist i fartygets sjövärdighet, *Äggmålet* NJA 1951 s. 138 SHD.

6. *Lastvärdighet vid containertrafik och kontroll av containers.* En särskild lag (1980: 152) om säkra containers har utfärdats och grundar sig på en internationell konvention från 1972 i samma ämne. (Jfr prop. 1979/80: 71.) Containerägaren är skyldig att genomföra en egen kontroll av sina containers med regelbundna mellanrum, högst två år. Därvid upprättas särskilda protokoll. Myndighetskontrollen inriktas på att egenkontroll utförts och giltig säkerhetsskylt finns. Container som saknar sådan skylt får inte användas. Containers för vilka svenskt godkännande söks skall prövas och kontrolleras vid tillverkning av AB Svensk Anläggningsprovning, som i december 1979 utsetts av regeringen till riksprovplats för containers.

Dessa offentligrättsliga regler (jfr nedan 8) bildar en bedömningsgrund för avgörandet av lastvärdigheten hos tillhandahållna containers.

7. *De privaträttsliga sanktionerna: hävning och skadestånd.* "Underlåtenhet att ställa sig den sålunda stadgade förpliktelsen till efterrättelse medför för befraktaren, under i övrigt givna förutsättningar, hävnings- och skadeståndsrätt." (NJA II 1936 s. 303.)

Hävningssanktionen finns i fråga om dröjsmål och hinder på bortfraktarens sida reglerad i 126 och följande §§ SjöL. Hävning på grund av att fartyget är sjöovärdigt är däremot inte uttryckligen reglerad (annat än att några situationer möjligen kan innefattas i 128 §, såvitt det gäller fartyg som efter skada förklaras inte vara iståndsättligt). Men givetvis innebär den omständigheten, att en så central del av fraktavtalsförpliktelsen som att tillhandahålla ett sjövärdigt fartyg åsidosätts, ett väsentligt kontraktsbrott, och ett sådant medför enligt allmänna förmögenhetsrättsliga regler hävningsrätt.

Skadeståndssanktionen finns uttryckligen reglerad i 118 § SjöL. I förhållande till det allmänna stadgandet i 76 § SjöL om bortfraktarens sjövärdighetsansvar innebär denna skadeståndsrättsliga reglering *två betydelsefulla begränsningar:* den ena att skyldigheten skadeståndsrättsligt är begränsad till tiden för resans anträdande, s.k. *ursprunglig sjöovärdighet,* den andra att ansvaret inte är strikt utan ett *presumtionsansvar,* dvs. det åligger sjötransportören att bevisa att han iakttagit tillbörlig omsorg, *due diligence.* (Se vidare kommentaren till 118 §). Dessa båda begränsningar avser alltså enbart skadeståndssanktionen.

8. *Samspelet mellan offentligrättsliga och privaträttsliga regler om sjövärdighet.* Detta samspel erbjuder vissa svårigheter. En brist i förhållande till gällande offentliga sjösäkerhetsregler, t.ex. lagen (1965: 719) om säkerhet på fartyg och kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till nämnda lag, behöver inte i och för sig medföra att sjöovärdighet i frakträttslig mening också föreligger, även om *in dubio* så får antas vara fallet. Ett certifikat om sjövärdighet innebär inte i sig sjövärdighet utan utgör bara bevismaterial.

Av intresse i detta sammanhang är avgörandet *Clary Thordén* NJA 1962 s. 799 SHD. Målet angick ett lastfartyg av typen öppen shelterdäckare. Huvuddäcket på ett sådant fartyg, nämligen shelterdäcket, är på fartygets främre del överbyggt

med det s.k. backdäcket, vilket där tjänar som väderdäck. Under shelterdäcket ligger mellandäcket. Alla tre däcken har lastrumsluckor. Backdäcksluckan var vederbörligen tillsluten och skalkad, däremot ej de överbyggda luckorna på shelterdäck och mellandäck. Under hårt väder på Atlanten spolade nu sjöar in och slog sönder backdäcksluckan, varefter vatten rann in vidare genom shelterdäcksluckan och därefter genom mellandäcksluckan ned i ettans underrum och skadade där stuvad last. De försäkringsbolag, hos vilka det skadade godset var försäkrat, utbetalade ersättning till lastägarna och förde därefter regresstalan mot rederiet, enär fartyget icke utan att även luckorna på shelterdäck och mellandäck hade varit slutna och skalkade kunde sägas befinna sig i sjövärdigt skick. HD:s majoritet ogillade – i olikhet mot de lägre instanserna – försäkringsbolagens talan med följande motivering. Det var ostridigt, att såväl backdäcksluckan som samtliga luckor på den icke överbyggda delen av shelterdäcket vid resans anträdande var behörigen tillslutna och skalkade. Även tonnagebrunn och tonnageöppningar – anordningar som är dikterade av att därmed vissa fördelar erhålls vid fartygsmätningen – var tillslutna med därtill avsedda förslutningar. Vid beaktande härav ansågs fartyget ha varit sjövärdigt vid resans anträdande, och tillbörlig omsorg hade även i övrigt ägnats lastens säkerhet.

En motsatt utgång av målet skulle ha kunnat få orimliga praktiska konsekvenser. Den s.k. lastlinjekonventionens föreskrift om att mellandäcksluckor skall vara försedda med förslutningsanordningar och skalkas avsåg tidigare typer av shelterdäckare, där utrymmet mellan shelterdäck och mellandäck var öppet och alltså åtkomligt för överspolande sjöar och vädrets inverkan i övrigt. På moderna shelterdäckare har utrymmet i fråga emellertid byggts in på ett sådant sätt, att utrymmet måste anses ha fullgott skydd. Majoriteten (JustR Bomgren var skiljaktig men bara i fråga om motiveringen) uttalade också särskilt, att någon ovillkorlig, av konventionen följande skyldighet att skalka mellandäcksluckorna icke hade förelegat. Föreskriften i den då gällande 26 § SjöL om att skeppsluckorna skall "behörigen tillslutas och skalkas" skulle enligt RR och HovR betraktas endast som en huvudregel, varifrån undantag kunde ske utan att fartygets sjövärdighet skulle anses äventyrad. Avgörandet har ansetts som ett exempel på principen om "skyddsnormers" betydelse för frågan om skadeståndsskyldighet. (Jfr *Bomgren* i Teori och praxis, Festskrift till Karlgren 1964, s. 37–48.)

Den relativa betydelsen av certifikat belyses i *Ranja* ND 1967 s. 347 svensk skiljedom. En kusttanker förde 550 ton glykol från Köpenhamn till Göteborg. Vid framkomsten befanns lasten vara förorenad av oljerester i fartygets tankar och ledningar. Denna skada ansåg skiljenämnden vara en följd av att fartyget vid resans början inte var i lastvärdigt skick. Rederiet hade visserligen omsorgsfullt rengjort tankarna före resans början och fått inspektionen för befraktarens räkning godkänd men däremot inte visat sig vara fritt från vållande såvitt skadan härrörde från ledningarna. Befälet hade nämligen inte följt den av lastägarens kontrollant samtidigt givna rekommendationen om förpumpning. Rederiet åberopade om försummelsen, att skadan inte skulle undvikits även om förpumpning skett, därför att oljerester inte funnits i ledningarna. Men rederiet hade inte visat att ledningarna varit fria från oljerester, och förpumpning kunde därför fortfarande antagas ha haft betydelse. Med ledning av RB 35:5 uppskattade skiljenämnden skadan från ledningarna till hälften av totalskadan och förpliktade rederiet att utge ett sålunda jämkat skadestånd. Tydligtvis undvek skiljenämnden på

detta sätt att uppställa hårdragna kausalitetsresonemang om vad som härrörde från tankarna och vad från ledningarna.

I tankcertepartiet ingick den vanliga klausulen om redarens skyldighet att rengöra tankarna *to Charterer's Inspector's satisfaction.* Enligt skiljeavgörandet har därmed satts en standard för vad man skall kräva av redaren i fråga om tankarnas rengöring, och med ledning av omständigheterna i det enskilda fallet får man därefter avgöra, i vad mån redaren iakttagit tillräcklig aktsamhet. Befraktaren kan inte så lätt klaga över skada på lasten, när tankarna är godtagna. (Jfr redaktionell kommentar i ND 1967 s. V–VI.) Det engelska rättsfallet *Petrofina,* (1937) 57 Ll.L. Rep. 247, ger däremot samma klausul den innebörden, att redaren är skyddad först genom att både rengöra och få godkännande av befraktarens kontrollant. Den engelska ståndpunkten är alltså strängare.

9. *Dispositiv och tvingande rätt.* Enligt 72 § SjöL är den grundläggande sjövärdighetsförpliktelsen i 76 § principiellt dispositiv även vad avser den privaträttsliga skadeståndsskyldigheten i 118 §. Men *till vissa delar* är denna *tvingande* enligt vad som framgår av 168 §, och detta ingår som ett element i den s.k. Haagregelskompromissen.

10. *Sjövärdighet och försäkringsrätt.* Allmän svensk sjöförsäkringsplan 1957 (jfr FAL 63 §) arbetar, liksom vanligen är fallet med främmande länders sjöförsäkring (jfr *Hellner,* Försäkringsrätt, 2 uppl. 1965, s. 451), med ett sjövärdighetsbegrepp som utgångspunkt för försäkringsgivarens ansvar. Enligt 84 § 1 mom. ansvarar försäkringsgivaren nämligen inte för skada, som beror på ursprunglig sjöovärdighet hos fartyget. (Jfr om den norska planen *Brækhus & Rein,* Håndbok i P&I Forsikring, 2 utg. 1979, s. 271–272.) Brist i den sjövärdighet, som utgör en utgångspunkt för sjötransportörens ansvar, medför att ansvaret i realiteten kommer att falla på en annan försäkringsgivare än den som meddelat försäkringen på det befordrade godset. Se för exempel på sjövärdighetsbedömningen i försäkringsfall *Grönfors* i SvJT 1967 s. 599 och 1977 s. 606–607.

Om lastningsplats

Underrubriken. Under denna rubrik fastslår SjöL vissa principer för vem som har rätt att dirigera ett fartyg till bestämd lastningsplats och rätt att få fartyget förhalat. En spegelvänd föreskrift om rätt att anvisa lossningsplats finns i 105 § SjöL.

Bestämmelserna i 77 och 78 §§ tar sikte på fartygscentrerade befraktningsavtal. Att andra principer gäller för godscentrerade transportavtal framgår av 79 §.

Bestämmelserna om lastningsplats kan även få betydelse för beräkningen av liggetid. I motiven hänvisas i detta avseende särskilt till 83 och 84 §§ samt 89 § 2 st. (NJA II 1936 s. 312 nederst.)

77 §

Är ej viss lastningsplats avtalad, skall fartyget förläggas till lastningsplats, som befraktaren anvisar, såvida hinder däremot ej möter samt fartyget kan ligga flott och säkert och med intagen last åter utlöpa.

Har ej anvisning i tid givits, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det ej ske, välje bortfraktaren plats, där lastningen skäligen kan försiggå.

78 §

Befraktaren äge, vare sig viss lastningsplats är avtalad eller ej, få fartyget förhalat från en lastningsplats till annan; gälde dock själv kostnaden.

79 §

Angår fraktavtalet styckegods, äge befraktaren ej utan stöd i avtal eller sedvänja anvisa lastningsplats eller få fartyget förhalat.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 90–91; Sjölagskommittén 1922 s. 3–17; SOU 1930:11 s. 9–11; NJA II 1936 s. 309–314; *Brækhus*, Ishindringer ved reisebefraktning (1949, även i Juridiske arbeider fra sjø og land, 1968, s. 223 ff.); *Ramberg*, Unsafe ports and berths (1967, även i AfS Bd 8); *Tiberg*, The law of demurrage (3 ed. 1979) s. 269–292.

1. *Förläggning och förhalning av fartyget till lastningsplats.* Bestämmelsen i *77 §* reglerar befraktarens möjligheter under *befraktningsavtal* att anvisa fartyget lastningsplats.

Första stycket fastslår principen, att befraktaren har rätt att anvisa fartyget lastningsplats av viss beskaffenhet.

Andra stycket ger regler för sådana fall, där befraktaren ej har givit anvisning på önskad lastningsplats i tid.

78 § fastslår befraktarens rätt att få fartyget förhalat på egen bekostnad.

79 § uppställer för *transportavtal* den motsatta regeln, att befraktaren principiellt saknar anvisningsrätt.

2. *Tillkomst.* Motsvarande principer fanns upptagna i 114 § SjöL 1891. Sin nuvarande utformning fick lagrummet genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Vid befraktningsavtal har befraktaren principiellt anvisningsrätt.* Den grundläggande idé, varpå regleringen vilar, är att vid befraktningsavtal bortfraktarens förpliktelse omfattar "icke blott, att fartyget skall ankomma till lastningsplatsen för att avhämta lasten, utan ock att det för lastens intagande skall förläggas till *lastningsplats*. Än vidare är befraktarens befogenhet att anvisa lastningsplats stadgad *uteslutande* till hans förmån; begagnar sig befraktaren icke av sagda befogenhet, är rättsförhållandet sådant, som befogenheten alls icke hade förefunnits. Bortfraktaren skall i sådant fall förlägga fartyget till sedvanlig lastningsplats, eller, om sådan alls icke finnes eller den sedvanliga lastningsplatsen icke kan användas, till plats, där lastning skäligen kan äga rum." (Sjölagskommittén 1922 s. 3–4, jfr s. 13–14.) Därmed skapas samtidigt en kostnadsfördelning med avseende på åtgärder för att godset skall kunna tas ombord.

Anvisningsrätten måste utövas *i tid*, eljest bortfaller den. I tidigare förslag användes "i rätt tid", utan att detta väl ansågs innebära någon saklig avvikelse. Vad uttrycket i konkreta fall betyder, diskuteras i förarbetena. "Vad därefter angår förslagets innehåll, giver förevarande § till en början vid handen, att man lika litet nu som vid utarbetandet av 1887 års sjölagsförslag ansett bortfraktaren böra åläggas någon ovillkorlig skyldighet att göra särskild anmälan för erhållande av anvisning å lastningsplats. Beträffande de större fartygen lärer befraktaren i regel följa fartygets position, och de mindre fartygen torde i allmänhet hava sin givna plats i hamnen. Vanskligare har däremot synts vara att bestämma, huru snart anvisningsrätten bör anses gå förlorad. Utan tvivel vore det önskvärt, att detta bleve angivet på ett mindre svävande sätt än genom uttrycken 'i rätt tid' eller det därifrån blott rent språkligt skilda 'i tid'. Kommittén har emellertid förmenat, att omständigheterna äro så växlande, att det måste i det särskilda fallet avgöras, om befraktaren bevarat eller försuttit rätten att anvisa lastningsplats. Betecknande är härvid, att tysk och nederländsk rätt stannat för uttrycket 'i rätt tid' ('rechtzeitig', resp. 'tijdig')." (NJA II 1936 s. 311–312.)

Har anvisning ej givits i rätt tid, bortfaller befraktarens anvisningsrätt. Detta innebär enligt vad uttryckligen sägs i 77 § 2 st. att fartyget antingen förläggs till *sedvanlig lastningsplats*, jfr 89 § 2 st. SjöL, eller att i sista hand bortfraktaren själv får välja *plats, där lastningen skäligen kan försiggå*. Detta sista uttryck vill klargöra, att platsen samtidigt måste vara acceptabel för befraktaren. (NJA II 1936 s. 312 överst.)

Anvisningsrätten tillkommer inte bara helbefraktare utan även delbefraktare. "Beträffande spörsmålet om delbefraktares rätt att anvisa lastningsplats hava de avgivna yttrandena synts ådagalägga, att en modifikation av gällande lag i detta avseende är påkallad och att det är förenat med vansklighet att bestämma, över vilken kvotdel av fartygets lastkapacitet en delbefraktare bör förfoga, för att anvisningsrätt skall tillerkännas honom. Belysande är det av en handelskammare framdragna – – – fallet, att ett oceangående fartyg går upp i Östersjön för att lyfta en last, väsentligen understigande 25 % av fartygets lastdryghet. Kommittén har med hänsyn till sådana fall ansett sig icke kunna förorda någon särskild begränsning i rätten för delbefraktare att anvisa lastningsplats. Anmärkas kan ock, att i motiven till 1920 års preliminära norska utkast, bakom vilket ligger en rik erfarenhet rörande rederinäringens villkor, uttalats, att om olika avtal ingåtts angående befordran på samma resa, varje särskild befraktares självständiga och separata kontrakt måste vara oberoende av de andras, vilka befraktaren icke kände och med vilka han icke hade något att skaffa. En redare, som slutit flera certepartier för samma resa utan att göra förbehåll, att avlastarna skulle använda samma lastningsplats, måste därför finna sig i att varje befraktare anvisade sin lastningsplats. Att kräva enighet hos flera befraktare, som måhända alls icke kände varandra, vore icke vare sig praktiskt eller rimligt." (NJA II 1936 s. 312.)

Självfallet kan den befraktaren tillkommande anvisningsrätten utövas av en *avlastare*, även om denne är en från befraktaren helt fristående person. (NJA II 1936 a. st.)

4. *Anvisad lastningsplats skall vara tillgänglig och säker för fartyget.* Vid bestämmelsernas tillkomst framhölls, att "man lika litet nu som vid sjölagens tillkomst ansett nödigt upptaga stadgande om skyldighet för bortfraktaren att förlägga fartyget till plats, som bestämts i befraktningsavtalet. Oberoende av särskilt

stadgande lärer det – såsom i motiven till sjölagen framhålles – vara klart, att om i befraktningsavtalet viss plats är bestämd för lastens intagande, det principiellt åligger bortfraktaren att dit förlägga fartyget. Det vore – tillägges det i motiven till sjölagen – hans sak att undanröja omständigheter, som hindrade honom att komma dit; den kostnad, som sådant föranledde, hade han att bära, och det uppehåll, som därav uppstode, bleve hans skada. Anmärkas må ock, att, såsom av 126 § i förslaget framgår, en förutsättning för att problemet om lastningsplats överhuvud skall komma upp är, att fartyget kommit till lastningshamnen eller lastningsorten." (NJA II 1936 s. 311.)

I befraktningsavtalen kläs kraven på lastningsplatsens kvalitet ofta i formen av en s.k. *närklausul* av ungefärligen följande lydelse: *That the said vessel shall proceed to... as ordered by charterers, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat.* I England och USA betraktas en sådan klausul närmast som ett slags garanti med åtföljande ansvar, men detta är inte den vanliga uppfattningen i skandinavisk rätt. (Jfr nedan under 8. Se närmare *Ramberg* och *Tiberg* med redovisning av rättspraxis.) Ibland finns preciseringarna av avtalsinnehållet med avseende på lastningshamnen i *andra klausuler*, t.ex. isklausuler, strejkklausuler eller utförliga *force majeure*-klausuler. Verkningarna av dessa är likartade, nämligen att lastning i substituthamn under angivna förutsättningar skall anses som rätt uppfyllelse av åtagandena enligt befraktningsavtalet. (Se närmare *Brækhus*.)

5. *Befraktaren har alltid förhalningsrätt på egen bekostnad.* "Det har sålunda i den svenska texten – liksom i den danska och finska – uttryckligen uttalats, att förhalningsrätt föreligger, även om viss lastningsplats avtalats. I regel lärer nämligen sådant avtal hava skett i befraktarens intresse. Självfallet kan emellertid en tolkning av parternas avtal giva vid handen det motsatta; jämföras må i sådant fall 71 § i förslaget [nu 72 §].

Genom den valda formuleringen har man vidare önskat att, om möjligt något tydligare än i sjölagen, angiva, att förhalningsrätt kan utövas flera gånger.

Till undvikande av onödiga tvister har uteslutits bestämmelsen, att den lastningsplats, till vilken fartyget kan begäras förhalat, skall vara 'bekväm'. Utan särskilt sådant stadgande lärer vara klart, att även den nya platsen måste uppfylla kravet, att hinder mot förläggandet ej möter samt fartyget kan ligga flott och säkert och med intagen last åter utlöpa. I det enda yttrande, som från näringslivets sida avgivits i ämnet, har ock framhållits, att frågan vore av underordnad betydelse, men att huvudsaken vore full kongruens mellan denna och föregående § i förslaget.

Att tid, som åtgår för förhalning, inräknas i lastningstiden framgår av 84 och 85 §§ i förslaget." (NJA II 1936 s. 313–314.)

6. *Vid transportavtal saknar befraktaren principiellt anvisningsrätt.* "Av avfattningen av 79 § blir vidare en följd, att vad 77 och 78 §§ i övrigt innehålla blir tillämpligt jämväl vid styckegodsbefordran. Bortfraktaren skall med andra ord förlägga fartyget till sedvanlig lastningsplats eller, om det ej kan ske, till plats, där lastningen skäligen kan försiggå." (NJA II 1936 s. 314.)

7. *Bestämmelserna är dispositiva.* Av 72 § SjöL framgår, att dessa bestämmelser är dispositiva. Ofta nog finns en ganska omfattande klausulreglering av detta område i fraktavtalen. (Jfr ovan under 4.)

8. *Befraktarens skadeståndsskyldighet mot bortfraktaren för skada på fartyget till följd av lastningsplatsens olämplighet.* I engelsk och amerikansk rätt arbetar man med tanken

på att befraktarens anvisningsrätt pålägger honom en plikt att anvisa en säker lastningsplats, ett slags garanti. I skandinavisk rätt utgår man från skadeståndsrättens regler om ansvar för vårdslöshet, inte något strikt garantiansvar. (*Ramberg* s. 114 resp. 658 med kritik mot norsk skiljedom.) Att sedvanlig lastningsplats saknar tillräckligt djup brukar sägas vara befraktarens risk. (Jfr t.ex. *Kôersner* i TfR 1919 s. 78.)

När fartyget väl har anlänt till den i avtalet utpekade hamnen, är det ofta befraktarens agent (han kan samtidigt vara avlastaren) som närmare utpekar själva lastningsplatsen i hamnen. Sådana personer anses därvid handla i befraktarens tjänst. (*Ramberg* s. 23 resp. 567.)

9. *Hamnmyndighets ansvar för djupförhållanden inom hamnen.* Den skadeståndsskyldighet som kan åligga befraktaren hindrar naturligtvis inte, att hamnen under gällande nationell lag kan befinnas ansvarig. I svensk rätt föreligger några avgöranden av intresse på detta område. I *Elisabeth Fernström* ND 1973 s. 217 HovRVSv bedömdes det fall, att en 75 000 tons tanker skulle intas till kaj i Torshamnen i Göteborg och därvid gick på grund med resultat att hon skadades. Ett mudderverk, som arbetade för hamnstyrelsens räkning, ansågs ha befunnit sig i sådant läge att det hindrade fartygets säkra intagning. Grundstötningen skulle med all "rimlig sannolikhet" inte ha inträffat, om mudderverket i tid hade förhalats till den plats det slutligen intog. Hamnstyrelsen ansågs därför ha visat försumlighet och kommunen dömdes att ersätta den uppkomna skadan på fartyget. HD fann ej skäl att meddela prövningstillstånd (ND 1974 s. 288). En likartad skadesituation förelåg i *Vale* ND 1972 s. 183 Svea HovR, där fartyget påstods ha fått en bottenskada under insegling till Gävle hamn. Skadeståndsyrkandet mot Gävle kommun ogillades redan på den grund, att det inte ansågs styrkt att fartyget grundstött i hamnen och därvid ådragit sig ifrågavarande skador. HD fann ej skäl att meddela prövningstillstånd (ND 1974 s. 96). Det kan också nämnas, att den byggherre som vårdslöst underlåtit att hålla byggplatsen för en vågbrytare med utfyllnad under vattnet tillräckligt utmärkt, har ansetts vållande till skada på där grundstött motorbåt och skyldig att ersätta denna skada (dock jämkning på grund av medvållande), *Bianca* ND 1977 s. 23 HovRVSv, HD ej prövningstillstånd.

Om lastningstid

Underrubriken. I överensstämmelse med den tidsmässiga anordningen av stoffet i avdelningen om resebefraktning behandlas frågor om lastningstiden efter frågorna om lastningsplatsen. Bestämmelserna om lastningstiden i 80–88 §§ är vidare skilda från den spegelvända regleringen av lossningstiden, som kommer först i 106 § efter det att resan har avslutats och lossningsplats har anvisats.

Men i själva verket hänger regleringarna av lastnings- och lossningstid nära samman med varandra. Där ett fartygs transportkapacitet för en resa köps, innefattar frakten typiskt inte bara resan utan även normaltiden för lastning och lossning. Om lastningen gått extra fort, finns ofta möjlighet att använda den intjänade tiden på att lossningen får dras ut i tiden i motsvarande mån och omvänt; det är det totala resultatet som räknas. Vid gemensamt bestämd tid för lastning och lossning får dock enligt 87 § inte för lastningen tas i anspråk mera än

att skälig tid återstår för lossningen. Beräkningsmetoderna är vidare enhetliga. Det handlar om att fördela funktionerna, ansvaret, kostnaderna och tidsfristen mellan befraktaren och sjötransportören. Det finns därför skäl att inledningsvis göra några *allmänna anmärkningar rörande lastnings- och lossningstid.*

Resebefraktningen som avtalstyp bygger på att tidsförlust under sjöresan normalt faller på sjötransportören, medan tidsförlust vid hamnbesök kan falla på den ena eller den andra av parterna eller fördelas dem emellan på särskilt överenskommet sätt. Är det fråga om linjetrafik vilar kostnader och tidsrisk för lastning och lossning normalt helt på sjötransportören (jfr 88 §). I trampfart avtalar parterna vanligen om både kostnads- och tidsriskfördelning.

Redan av det sagda framgår, att problem om liggetid och överliggetid i själva verket siktar på *befraktningsavtal;* det är fartygets liggetid och överliggetid som det är fråga om, inte godsets. Bestämmelser av detta slag kan förekomma i konossement, men det är då fråga om konossement utfärdade på grundval av ett bakomliggande certeparti, inte om transportavtal under linjekonossement. Bestämmelsen om linjefart i 88 § SjöL har något krampaktigt över sig och förklaras av att SjöL uppfattar styckegodsbefraktningen som en del av resebefraktningen.

I överensstämmelse med den ovan i kommentaren till 71 § gjorda skillnaden mellan befraktningsavtal och transportavtal skall i detta avsnitt talas om *befraktningsavtal mellan bortfraktare och befraktare.* Transportavtalen berörs i hithörande avseende bara under 88 § SjöL. Vid typiska transportavtal måste också, som motiven till 89 § SjöL förutsätter (NJA II 1936 s. 347–348), hela lastnings- och lossningsfunktionen övertas av transportören, och situationen även med avseende på lastnings- och lossningstiden blir därför en annan. Vid befraktningsavtal förekommer däremot *olika modeller* för lastning och lossning. Utgångspunkten är, att bortfraktaren mot särskild ersättning har skyldighet att låta fartyget ligga kvar åtminstone under en viss period, dvs. frakten innefattar ersättning till bortfraktaren för ett antal liggedagar (normaltiden). Men skulle tiden dra ut över dessa liggedagar, har befraktaren därutöver rätt till en viss överliggetid mot s. k. överliggetidsersättning, *demurrage,* som är särskilt avtalad men också kan vara fixerad till särskilt angiven tidrymd. Variationerna i avtalade villkor för lastning och lossning är stora. Det kan röra sig om *free in and out (fio),* då befraktaren bär kostnader för lastning och lossning, varvid den tid som står till befraktarens förfogande på något sätt fixeras. Man arbetar med det oprecisa uttrycket *liner terms* som ett alternativ, varvid tanken är att bortfraktaren skall bära kostnader och tidsrisk ungefärligen som vid linjefart, normalt också risken för tidsförlust vid lastning och lossning. Häremellan finns ett antal varianter.

Linerterms innebär däremot inte, att befraktaren skulle vara befriad från allt ansvar för dröjsmål, t. ex. där detta beror på åtgärder av honom själv (lasten kommer inte fram tillräckligt fort eller forslas inte undan med sedvanlig eller avtalad skyndsamhet). Tidsförluster under hamnuppehåll kan uppkomma av de mest skiftande orsaker – förseningar vid järnväg som för fram gods, maskinavbrott, väder, strejk, krig osv. – varvid olika regler kan tänkas vara tillämpliga i de olika fallen. Även av detta skäl är variationsrikedomen stor.

Det ovan sagda innebär, att i tidshänseende den avtalade frakten kan täcka högst olika moment. Kalkylen, som baserar sig på rederiets kostnader, håller då inte för bortfraktaren, om fartyget på grund av exempelvis stockningar i hamnen *(congestion)* tvingas till längre hamnbesök än som förutsatts, med mindre särskild

och tillräcklig ersättning lämnas härför. Man skulle kunna tänka sig, att bortfraktaren när liggetiden utlöpt hade rätt att beordra iväg fartyget, trots att endast en del gods lastats eller lossats. Men detta är naturligtvis en opraktisk lösning, redan av det skälet att bortfraktaren är skyldig att utfärda konossement (se vidare nedan kommentaren till 95 § under 4) för inlastat gods och därefter att fullfölja sitt åtagande enligt konossementet resp. att på destinationsorten lossa och utlämna godset enligt konossementets föreskrifter. Vidare lägger 133 § hinder i vägen för en sådan lösning – situationen är naturligtvis något annorlunda, om fartyget på lastningsplatsen ännu inte inlastat något gods.

Om kostnaderna för lastning och/eller lossning skall bäras av befraktaren är det sålunda naturligt att parterna också kommer överens om hur lång tid som står till befraktarens förfogande för att utföra de nödvändiga lastnings- och lossningsoperationerna. Om det visar sig att denna tid av olika skäl inte räcker, belastas befraktaren med en särskild kostnad härför genom särskild ersättning för *överliggetid.* Det är då av stor betydelse att parterna också har klargjort, hur liggetiden skall bestämmas och när överliggetid skall anses inträda, samt vad som händer om det blir fråga om en betydande överliggetid.

Hithörande spörsmål tillhör tveklöst de oftast förekommande tvistefrågorna inom sjöfrakträtten. Formulärrätten präglas av ett stort antal olika lösningar, där parterna även efter hand medverkar till gradvisa förändringar beroende på utgången av avgjorda tvister.

Vikten av att bestämma en överliggetidsersättning sammanhänger med att kostnaderna för att hålla ett fartyg igång är betydande – upp till flera tiotusentals kronor per dag. Det blir därför av stor betydelse att fastställa när tidsrisken går över från bortfraktaren till befraktaren.

Reglerna om liggetid innefattar bestämmelser om hur liggetiden skall bestämmas, hur ersättning för överliggetid skall beräknas och hur den förfaller till betalning. Det är fråga om regler av delvis ganska teknisk karaktär, och befraktningsavtalen präglas i detta avseende av en mängd specialuttryck. Framväxten av dessa villkor beror i första hand på engelsk rättspraxis. Men många av dem har numera en relativt etablerad innebörd, som gör att de förekommer även när de med hänsyn till lagstiftningen inte skulle behövas. Det är också uppenbart, att förhållandena skiftar betydligt mellan olika trader. Det förefaller exempelvis omöjligt att förhandla med amerikanska kolbefraktare på basis av något annat certepartiformulär än *American Welsh,* även om det är helt föråldrat och kräver betydande ändringar och kompletteringar, detta trots att modernare och bättre formulär finns. På motsvarande sätt synes amerikanska spannmålsbefraktare knappast kunna acceptera att "frakta på" något annat formulär än *Baltimore Berth Grain* 1913.

Den allmänna uppläggningen av *tidsriskens övergång* är också principiellt olika i SjöL jämförd med den engelska bakgrundsrätt, som präglar befraktningsavtalens motsvarande reglering. *Det skandinaviska fördelningssystemet bryter sig mot det engelska enhetssystemet.* För de nordiska sjölagarna är det nämligen ett karakteristiskt drag, att tidsfristen under lastnings- och lossningsperioden fördelar risken mellan bortfraktare och befraktare, under det att tidsrisken under resan *helt* är bortfraktarens och tidsrisken under terminalperioden *helt* är befraktarens. Denna fördelning skapar en mjuk övergång mellan bortfraktarens och befraktarens riskåtagande, medger möjlighet att ekonomiskt optimera lastnings- och lossningsti-

den och har av *Tiberg* i hans stora monografi The law of demurrage (3 ed. 1979) över huvud framhävts som ett mönster för hur hithörande frågor kan lösas på ett för samtliga inblandade parter ändamålsenligt sätt (se särskilt s. 96). Till sin utformning har bestämmelserna på en del punkter påverkats av tysk rätt (jfr *Wikander* i Sjölagskommittén 1922 s. 55). Eftersom så många standardformulär upptar klausulen *Arbitration in London* med engelsk rätt tillämplig, blir frågor om *demurrage* vanligen att bedöma inte efter skandinavisk rätt utan efter engelsk rätt. Där innebär systemet en uppdelning av riskerna på så sätt, att tidsrisken under transporten är *helt* bortfraktarens, medan tidsrisken under lastnings- och lossningsperioden är *helt* befraktarens; någon fördelning förekommer inte här. Det blir därför nödvändigt att dra en mycket skarp gräns på den tidpunkt, när själva transporten upphör. Därav kommer det myckna processandet under engelsk rätt om när fartyget har ankommit till hamnen och blivit ett *arrived ship*. Bedömningen blir ofrånkomligen betydligt mer dramatisk enligt modellen "allt eller intet". Den klausulpraxis som utvecklats under påverkan av engelsk rätt har avsatt vissa spår i SjöL:s reglering.

Samtliga bestämmelser i detta avsnitt har karaktär av *dispositiv* rätt. Redan det tidiga utkastet till 1936 års sjölagsändringar utgick från att 1891 års reglering av liggetid och överliggetid på grund av utvecklingen i det praktiska livet måste anses otidsenlig. (SOU 1930:11 s. 11.) De nuvarande bestämmelserna är på liknande sätt i flera avseenden passerade av avtalspraxis – t. ex. tabellerna med fasta tider för mindre fartyg i 81 och 86 §§, ett system som för övrigt är säreget för de nordiska länderna (jfr *Alten* i Sjölagskommittén 1922 s. 19). *Formulärrätten om demurrage* måste därför införas som material, för att kommentaren skall kunna anknytas till den levande rätten på detta område.

80 §

Bortfraktaren vare skyldig att låta fartyget för lastning kvarligga viss lastningstid, omfattande liggetid och överliggetid.

För överliggetid njute bortfraktaren särskild ersättning.

Litteratur: Sjölagskommittén 1922 s. 18–58; SOU 1930: 11 s. 11–18; NJA II 1936 s. 314-315; *Carver,* Carriage of goods by sea 2 (12 ed. 1971) s. 1018–1127; *Falkanger,* Konsekutive reiser (1965, även i AfS Bd 8) s.106–120; *Gorton* i AfS Bd 12 s. 269–301; *Gram,* Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977) s. 60, 63–72 och 158–160; *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 78–127; *Rørdam,* Treatises on the Baltcon-charterparty (1954) s. 44–87 och 126–148; *Sandström* i SvJT 1972 s. 117–122; *Scrutton,* Charterparties and bills of lading (18 ed. 1974) s. 303–328; *Summerskill,* Laytime (2 ed. 1973); *Tiberg,* The law of demurrage (3 ed. 1979).

1. *Bortfraktarens basförpliktelse i fråga om lastningstid.* Denna bestämmelse bildar utgångspunkten för den följande regleringen av lastningstiden.

Första stycket inför den grundläggande termen lastningstid för den totala tid bortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga till befraktarens disposition för lastning. Denna tidrymd indelas i två beståndsdelar, nämligen liggetid och överliggetid.

Andra stycket fastslår att särskild ersättning utgår för den senare delen av lastningstiden, alltså överliggetiden. Viktigt är vad som härav framgår motsättningsvis, nämligen att den förra delen av lastningstiden (alltså liggetiden) kostnadsmässigt är täckt på annat sätt, närmare bestämt genom frakten.

2. *Tillkomst.* Motsvarande bestämmelse återfinns i 118 § SjöL 1891, men däri ingick även regler som numera återfinns i andra paragrafer. Den nuvarande utformningen härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Förhållandet till andra bestämmelser.* 80 § SjöL är utgångspunkten för de olika regler som rör beräkning av och ersättning för liggetid och överliggetid. 88 § innehåller särskilda föreskrifter rörande förhållandena vid styckegodsbefraktning. Av 106 § framgår att reglerna om lastningstid skall tillämpas på motsvarande sätt vid lossning och 96 § innehåller föreskrifter rörande vissa dokument och annat som kan ha betydelse i samband med lastningstiden.

4. *Även annat än lastning ingår i vad som skall göras under lastningstiden.* Beteckningen lastningstid tar sikte på lastningen av godset. Men av 96 § SjöL framgår, att även erforderliga dokument bör tillhandahållas bortfraktaren inom lastningstiden. Vidare kan det komma i fråga att inom samma tid ge order om bestämmelseort eller annan anvisning angående resan. (NJA II 1936 s. 315.)

5. *Överskridande av hela lastningstiden (resp. lossningstiden).* Ett särskilt problem är vad som skall gälla i sådant fall. Innebär varje överskridande, att bortfraktaren omedelbart har rätt att avsegla? Vilka blir då följderna härav? Är det därvid någon skillnad ifall gods tagits ombord eller om inget gods alls levererats till bortfraktaren för transport?

I engelsk rätt görs en skillnad mellan *demurrage* och *damages for detention* (skadestånd efter lastningstidens utgång) och det förekommer i flera certepartier bestämmelser som begränsar *demurrage*-perioden. (Jfr bl. a. *Tiberg* s. 556 ff.) Det förekommer, att skadeståndet blir lika stort som *demurrage*-beloppet.

I många fall vore den omedelbara avseglingen en opraktisk lösning, särskilt om en del last redan tagits ombord, eftersom bortfraktaren ofta saknar praktiska möjligheter att sälja godset. Vidare har bortfraktaren en viss skyldighet att ta tillvara befraktarens intresse, lika väl som han har en skyldighet beträffande godsskada att se till att "ändamålet med resan ej går förlorat". I många fall kan bortfraktaren av olika skäl vara förhindrad att lämna hamnen. Inte minst viktig i detta sammanhang är den konflikt, som kan uppkomma till följd av bortfraktarens skyldigheter under konossementet.

En konfliktsituation kan härvid uppkomma mellan reglerna om överliggetid och bortfraktarens rätt till ersättning för utebliven frakt enligt 131 och 132 §§, ifall intet eller för litet gods levereras till bortfraktaren (fautefrakt resp. dödfrakt). Denna frågeställning blir särskilt påtaglig vid konsekutiva resor och kontraktsfart. Problemet orsakas därav, att det ofta inte av certepartiet klart framgår hur många överliggedagar som står till befraktarens förfogande. I synnerhet då *demurrage*-raten är lägre än fraktraten är befraktaren härvid intresserad av att bortfraktaren skall anses berättigad till *demurrage* i stället för till fautefrakt (dödfrakt).

Inte heller tycks lagskrivarna ha tagit ställning till frågan, vad som händer om ingen last avlämnas under hela liggetiden och betalning av överliggetidsersättning underlåts. "Kan bortfraktaren omedelbart häva avtalet? Ja, därpå lämnar utkastet icke bestämt besked, det är en fråga, som överlåtes åt rättstillämpningen

i det särskilda fallet." (*Alsén* i Sjölagskommittén 1922 s. 45.) Allmänna förmögenhetsrättsliga regler om hävningsrätt vid väsentligt kontraktsbrott har åberopats som stöd för att erkänna en motsvarande hävningsrätt även här. (*Sindballe* i Sjölagskommittén 1922 s. 21.)

81 §

Liggetiden utgöre:

för fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning,

när nettodräktigheten icke överstiger 50 registerton två dagar, när den överstiger 50 men icke 100 ton fyra dagar, när den överstiger 100 men icke 200 ton fem dagar, och när den överstiger 200 men icke 400 ton sex dagar; samt

för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning,

när nettodräktigheten icke överstiger 75 registerton två dagar, när den överstiger 75 men icke 200 ton tre dagar, och när den överstiger 200 men icke 400 ton fyra dagar.

Har fartyget större dräktighet, utgöre liggetiden den tid som, med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter, skäligen kunnat vid avtalets ingående beräknas åtgå för lastningen.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

Litteratur: NJA II 1936 s. 315–320; SOU 1972:51 s. 32; och ovan under 80 §.

1. *Liggetidens längd.* Detta stadgande innehåller schablonbestämmelser till ledning för fastställandet av liggetidens längd.

Första stycket upptar fasta taxor för det mindre tonnaget.

Andra stycket ger riktlinjer för fastställandet av liggetid för större fartyg efter skälighetsbedömning.

Tredje stycket fastslår principen, att liggetiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Motsättningsvis framgår, att sön- och helgdagar inte medräknas, för så vitt något annat inte har överenskommits mellan parterna.

2. *Äldre rätt.* Motsvarande bestämmelse fanns i 119 § SjöL 1891. Däri innehölls en avsevärt mera omfattande fast skala rörande liggetidens beräkning för fartyg upp till 2 000 registerton och vidare föreskrevs: "Har fartyget större dräktighet än 2 000 registerton beräknas ytterligare en liggedag för överskjutande dräktighet av högst 400 ton och så vidare."

3. *Tillkomst.* Sin nuvarande utformning har paragrafen fått genom 1936 års sjölagsändringar. Som framgår av förarbetena fördes en livlig diskussion. Den fasta skalan befanns otidsenlig. Man fann, att avgörande för liggetidens beräkning mindre var ett fartygs dräktighet än lastens art och mängd, lastnings- och

lossningsutrustning ombord och i land m. m. Först efter omfattande utredningsarbete rörande frågan och upprepade remisser till näringslivet bestämde man sig för den kompromiss, som framgår av nuvarande lydelse. Den fasta skalan från 1891 bibehölls i omarbetad form för det mindre tonnaget upp till 400 ton, medan en skälighetsbedömning infördes när det gäller större tonnage.

4. *Förhållandet till andra bestämmelser.* Naturligtvis föreligger samband med övriga stadganden om lastningstid (lossningstid). Särskilt måste 85 § SjöL uppmärksammas med sina föreskrifter om överliggetidens bestämning.

5. *Arbetsdagar och arbetstimmar.* När det gäller beräkningen av liggedagarnas löptid sägs, liksom enligt äldre rätt, att sön- och helgdagar inte skall räknas som liggedagar med mindre särskild överenskommelse träffats härom. "Vid tolkningen av uttrycket arbetsdagar måste naturligen beaktas just förhållandena på den ifrågavarande arbetsplatsen. Påpekas må slutligen, att när tredje stycket uttalar, att tiden räknas i arbetstimmar, detta står i en viss motsättning till sjölagen, som t. ex. beträffande hinder å fartygets sida ej räknar med annat än hel och halv dag. Förslagets ståndpunkt sammanhänger dels därmed, att man numera i certepartierna allmänt avtalar om betalning för mindre del av dag, dels ock med att det numera kan röra sig om högst betydande belopp, även när det gäller mindre del av dag." (NJA II 1936 s. 320.)

6. *Lagens skälighetsregel är opraktisk.* Regeln i 2 st. för större fartyg ger föga konkret vägledning och är knappast användbar som grundval för en efterhandsbestämning av liggetiden. Snarast innebär regeln ett betonande av nödvändigheten att parterna själva bestämmer liggetiden efter överenskommelse.

Därmed stämmer överens, att de nuvarande bestämmelserna spelar obetydlig praktisk roll. Den vanligaste regleringen av hithörande frågor sker genom *avtal.* Det torde knappast förekomma, att parterna inte avtalat om liggetid, överliggetid och överliggetidsersättning. Därför bör framhållas två saker. Å ena sidan kan en lagregel som denna knappast återspegla den praktiska avtalssituationen, som är så starkt beroende av parternas inbördes förhandlingsläge, det tillfälliga förhållandet i branschen, i olika hamnar osv. Å andra sidan kan en dispositiv skälighetsregel trots allt ha en viss betydelse som skyddsnät. Dessförinnan finns, i brist på särskild överenskommelse, en annan rättskälla för de sökta normerna, nämligen handelsbruk av typen hamnkutym, *customs of the port.* Se därom närmare ovan kommentaren till 72 §.

7. *Allmänt om formulärrätten på området.* I de flesta resecertepartier utgör regleringen av liggetid en huvudsak, men utformningen av bestämmelserna växlar.

Normalt är liggetidens längd fastställd som ett *visst antal dagar* eller som ett *visst lastnings- eller lossningskvantum per dag.* Det förekommer också, att man i stället för att fastställa tillåten tid använder begrepp av typen *vessel to be loaded and discharged as fast as vessel can receive and deliver (fac-klausulen).* Hur tiden bestäms i det enskilda befraktningsavtalet beror på trade, lastslag, fartygets och hamnens utrustning, parternas förhandlingsläge, fraktmarknadsläget och flera andra omständigheter. Huvudsakligen kan man skilja mellan befraktningsavtal där tiden fastställs och sådana där så inte har skett. I det förra fallet kan liggetidens längd anges till ett visst antal dagar. (*Tiberg* s. 385.) Det är dock mycket vanligt att man i stället anger en viss *rate* och med hjälp av denna räknar fram, hur lång tid som står till befraktarens förfogande, exempelvis 500 ton om dagen. Totalt tillåten tid för lastning erhålls då genom att man dividerar hela lastkvantiteten uttryckt i ton

med 500. En annan metod är att ange en tid som står i relation till fartygets storlek. Detta är vanligt i kontraktsfart, när bortfraktaren har rätt att använda fartyg av olika storlekar. Det förekommer också att man anger en rate per lastrum och dag, vilket emellertid kan medföra problem eftersom de olika luckorna ofta inte är lika stora och inte alltid blir färdiga samtidigt. (Jfr bl. a. *Gram* s. 64, *Tiberg* s. 428 f.)

När liggetiden skall beräknas med hjälp av viss *rate* uppstår lätt tvister kring beräkningssättet.

När viss tid inte har fastställts uppkommer svårigheter. Klausuler av typ *liner terms with customary quick despatch, as fast as the steamer can receive (deliver)* innebär ofta att det är praktiskt svårt att konkretisera liggetiden, särskilt därför att det är svårt att visa att befraktaren (avlastaren/mottagaren) har utfört sina åligganden så långsamt, att bortfraktaren blivit berättigad till *demurrage*. (*Gram* s. 64–65, *Tiberg* s. 354 ff.)

En viktig *utgångspunkt för liggetidens bestämning* är att tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar. (Jfr *Tiberg* s. 384 och ovan under 5.) Härvid måste hänsyn tas till lokala förhållanden, t. ex. om lördag helt eller delvis är arbetsdag på orten. Hur olika hinder skall påverka liggetidens bestämning framgår av 84 § SjöL.

SjöL:s regel påminner om vad man brukar eftersträva med en klausul av typ *X days SHEX* (*sundays, holidays excepted,* se *Tiberg* s. 397). Denna klausul tar dock inte hänsyn till lördagar.

De mest skilda uttryckssätt förekommer i praktiken och i varje fall väderhinder förknippas ofta med tidsbestämningen. Då uttrycket *X running days* eller *X days SHINC (sundays, holidays included)* används, löper tiden dygnet runt oavsett olika typer av hinder. (*Tiberg* s. 393–394.) När någon av dessa klausuler tillämpas avbryts tidräkningen endast när hindret direkt beror av bortfraktaren eller fartyget, eller när även annan klausul än tidräkningsklausulen kan vara tillämplig (t. ex. en strejk- eller force majeureklausul). I skandinavisk rätt har dock uttrycket *running days* setts som en komplettering till *working days* (se t. ex. ND 1940 s. 38, ND 1928 s. 177, ND 1918 s. 526). Vanligtvis innehåller dock liggetidsklausulen vissa undantag, kallade *exceptions*, för att därigenom tidräkningen skall avbrytas i vissa situationer. Ofta undantas på detta sätt helger och perioder som förloras på grund av väderhinder, exempelvis *SHEX* eller *weather permitting*.

Väderhinder omfattar olika slags väderlek som kan påverka arbetet, dvs. inte bara regn eller snö utan även annat, såsom hård vind, stark kyla och eventuellt även kraftig dyning som förhindrar lastnings- eller lossningsarbetet (jfr *Skirner* ND 1946 s. 152 SøHa om undantag för "uvær").

Vissa certepartiformulär utgår från löpande dagar (*running days*), så exempelvis *Gencon*-formuläret. Detta innebär att tiden löper 24 timmar om dygnet oberoende av hinder, med mindre sådana specificerats eller framgår av lagstiftning.

Ett vanligt uttryck är arbetsdag (*working day*), som normalt innebär att 8 timmar per kalenderdag utgör tidräkning i liggetidshänseende. Härigenom bortfaller automatiskt sön- och helgdagar – vilket de även gör i svensk rätt med mindre motsatsen avtalats (exempelvis *running days*). Frågan om härvid lördagar numera skall räknas förekommer emellanåt som föremål för tvist, och avgörande är härvid *customs of the port*.

En särskild fråga är hur tiden skall räknas, ifall certepartiet föreskriver "arbetsdagar" men befraktaren ändå vill utnyttja även övertid. I engelsk rätt har härvid

den uppfattningen kommit till stånd, att liggetid inte räknas för övertid, vilket lett till att man villkorat med orden *unless used* (*uu*). Sedan har den engelska tolkningen uppkommit, att så snart en aldrig så kort övertid utnyttjats så räknas hela dagen som liggetid. Detta förhållande har därför lett till att man kvalificerat uttrycket *unless used* med tillägget *time actually used to count as laytime*. (Jfr *Nelson* v. *Nelson Line* [1908] A C 108, *Whittall* v. *Rahtken's Shipping Co* [1907] 1 KB 783, *Helle Skou* [1976] 2 Lloyd's Rep. 205.) Det är f. ö. i sådana situationer inte ovanligt att parterna i stället kommer överens om att övertid skall räknas som halv liggetid. Under svenska regler torde en motsvarande situation som i engelsk rätt härvidlag inte uppkomma, utan här skulle med säkerhet utan särskilda avtalsklausuler resultatet bli detsamma, även utan kvalificeringarna *unless used* och *in which case time actually used to count as laytime*.

En variant av denna metod – ett bestämt antal dagar – är att befraktaren skall se till att ett visst kvantum per dag lastas eller lossas. Genom en inte alltför komplicerad uträkning kan man relativt enkelt fastställa det antal liggedagar som står till befraktarens förfogande.

När det gäller andra metoder att bestämma liggetiden framstår vissa som tekniskt mer komplicerade än vanliga i praktiken. En sådan är den bestämning som går ut på att en viss mängd gods skall lastas per lucka. Härvid kan bestämning ske antingen genom en sammanräkning av kapaciteten i de olika luckorna (multiplikationsprincipen, jfr *Gram* s. 64) eller genom en utgångspunkt i den största luckan (den största lucke-principen, jfr *Gram* a. st.).

Fac-klausulen vållar naturligtvis liknande problem och kan väl närmast sägas påminna om den regel, som återfinns som skälighetsregeln i 81 §. *Fac*-klausulen förefaller vara relativt allmänt förekommande i vissa trader, även om den torde betecknas som mindre lämplig ur bortfraktarens synvinkel.

I *svenskt kustcerteparti* föreskrivs i kl. 6:

"a) För fartyg med last av högst 500 ton skall liggetiden för lastning och lossning utgöra 2 samlade arbetsdagar, vädret tillåtande.
b) För fartyg med last av mer än 500 ton skall den överenskomna liggetiden utgöra ..... samlade arbetsdagar, vädret tillåtande.
c) Godset skall avlämnas och mottagas med tillbörlig skyndsamhet. Påbörjad lastning och lossning får ej brytas."

Härvid förtjänar att nämnas, att den engelska versionen av detta certeparti fått en något annorlunda utformning och föreskriver:

"a) The laytime for loading and discharging shall be the following total number of working days, weather permitting:

Size of cargo Intaken/delivered weight	Total number of working days
Up to 175 tons	3
176–450 "	4
451–700 "	5
701– "	...

b) If laytime of shorter duration is agreed the laytime shall be ....."

8. *Innebörden av vissa särskilda uttryck och klausuler.* En kortfattad orientering skall här lämnas till ledning vid studiet av formulärrätten.

Med *running days* avses kalenderdagar. När detta uttryck används, skall tiden löpa kontinuerligt oberoende av eventuella helger, väderhinder etc.

Viss tveksamhet kan föreligga beträffande uttrycket *days*. Ibland får detta samma innebörd som *working days* och ibland samma innebörd som *running days*. För att undvika missförstånd görs ibland tillägget *SHINC* och resultatet (*days SHINC*) innebär då samma sak som *running days*.

Med *working days* avses en period omfattande 24 timmar (vanligtvis från midnatt till midnatt), inom vilken arbete normalt brukar utföras i den aktuella hamnen. Om liggetiden är baserad på *working days* är det med andra ord inte nödvändigt att exkludera söndagar och helgdagar, eftersom dessa dagar inte är *working days*. Ofta görs dock i förtydligande syfte tillägget *SHEX*.

Running working days förekommer i vissa certepartier och är inte helt entydigt, eftersom orden *running* och *working* har delvis motsatt betydelse. Vanligen ges åt uttrycket samma innebörd som åt *working days*.

Working days of 24 hours har av domstolar tolkats så, att det omfattar en tidsrymd inom vilken 24 ordinarie arbetstimmar ryms. Om arbete försiggår 8 timmar om dagen betyder således *1 working day of 24 hours* 3 kalenderdagar.

För att den ur bortfraktarens synpunkt ovan nämnda oförmånliga innebörden *working days of 24 hours* skall undvikas insätts ofta ordet *consecutive* före *hours*. Resultatet därav är att *working days of 24 consecutive hours* får samma innebörd som *working days*, dvs. en period omfattande 24 timmar (vanligtvis från midnatt till midnatt) inom vilken arbete normalt brukar utföras i den aktuella hamnen.

SHEX unless used betyder, att sön- och helgdagar under vilka arbete inte utförts skall falla utanför liggetid. Men ifall något arbete utförts, räknas i engelsk rätt hela dagen, dvs. alla 24 timmarna. Det är inte uteslutet att en förnyad rättslig prövning av klausulen skulle leda till en ny tolkning.

SHEX uu but only half time actually used to count syftar till att ta bort de negativa konsekvenserna av *uu*, på så sätt att endast sådan tid som verkligen använts för lastning eller lossning skall räknas. Klausulen förekommer som en variant av *uu*.

Lördagar innefattas inte i begreppet *Sundays and holidays*. Ibland önskar befraktaren ha t. ex. tid från 1200 på lördagen till 0800 på måndagen undantagen på samma sätt som sön- och helgdagar, varvid en särskild *saturday clause* brukar användas.

Working days of 24 consecutive hours, weather permitting betyder att tid, under vilken arbete ej kan utföras på grund av väderhinder, skall medföra avbrott i tidräkningen *endast i den utsträckning väderhindret i realiteten medfört avbrott* i lastnings- eller lossningsarbetet. Väderhinder som inträffar t. ex. på nätterna eller vid annat tillfälle, då arbete ändå inte skulle ha utförts, skall således ej påverka tidräkningen.

Weather working days of 24 consecutive hours tillämpas annorlunda, nämligen så att enligt denna klausul tid inte skall räknas då vädret hindrat, *eller skulle ha hindrat* arbete, om arbete varit avsett. Denna klausul medger sålunda avdrag även för sådana ovädersperioder som faller utanför ordinarie arbetstid.

Weather working days är ett uttryck som kan medföra en något märklig metod för tidräkning. Om exempelvis den ordinarie arbetstiden i en hamn är mellan 0800 och 1600, dvs. 8 timmar, och det regnar 4 av dessa timmar, skall 4/8 av 24

timmar (dvs. 12 timmar) räknas för hela dygnet. Man utgår således från hur stor del av den ordinarie arbetstiden som gått förlorad genom väderhinder och applicerar kvoten på hela dygnet. Ovädershinder som inträffar före eller efter den ordinarie arbetstiden påverkar överhuvudtaget inte tidräkningen. Man möter även uttryck av typen *Weather working days of 24 hours* och *Working days of 24 hours weather permitting*.

9. *Standardklausuler om tolkning av ord och uttryck avseende liggetid i certepartier.* Fyra privata internationella organisationer – The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Comité Maritime International (CMI), The Federation of National Associations of Ship Brokers (FONASBA) och General Council of British Shipping (GCBS) – har tillsammans publicerat tolkningsregler, till vilka parterna kan hänvisa genom att certepartiet rycker in klausulen *The Charter Party Laytime Definitions 1980 as attached are incorporated into this charterparty*. Dessa tolkningsregler är alltså av samma karaktär som de köpklausuler, som av International Chamber of Commerce (ICC) sammanställts under beteckningen Incoterms.

Tolkningsreglerna återges här. Det återstår att se, om dessa standardiserade tolkningsregler kommer att slå igenom på marknaden på samma sätt som Incoterms har gjort som köpklausuler.

DEFINITIONS

1. "PORT" – means an area within which ships are loaded with and/or discharged of cargo and includes the usual places where ships wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area.
   If the word "PORT" is not used, but the port is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

2. "SAFE PORT" – means a port which, during the relevant period of time, the ship can reach, enter, remain at and depart from without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.

3. "BERTH" – means the specific place where the ship is to load and/or discharge.
   If the word "BERTH" is not used, but the specific place is (or is to be) identified by its name, this definition shall still apply.

4. "SAFE BERTH" – means a berth which, during the relevant period of time, the ship can reach, remain at and depart from without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.

5. "REACHABLE ON ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE" – means that the charterer undertakes that when the ship arrives at the port there will be a loading/discharging berth for her to which she can proceed without delay.

6. "LAYTIME" – means the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the ship available for loading/discharging without payment additional to the freight.

7. "CUSTOMARY DESPATCH" – means that the charterer must load and/or discharge as fast as is possible in the circumstances prevailing at the time of loading or discharging.

8. "PER HATCH PER DAY" – means that laytime is to be calculated by multiplying the agreed daily rate per hatch of loading/discharging the cargo by the number of the ship's hatches and dividing the quantity of cargo by the resulting sum. Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Quantity of Cargo}}{\text{Daily Rate} \times \text{Number of Hatches}} = \text{Days.}$$

   A hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

9. "PER WORKING HATCH PER DAY" or "PER WORKABLE HATCH PER DAY" – means that laytime is to be calculated by dividing the quantity of cargo in the hold with the largest quantity by the result of multiplying the agreed daily rate per working or workable hatch by the number of hatches serving that hold. Thus:

$$\text{Laytime} = \frac{\text{Largest Quantity in one hold}}{\text{Daily rate per hatch} \times \text{Number of Hatches serving that hold}} = \text{Days.}$$

   A hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

10. "AS FAST AS THE VESSEL CAN RECEIVE/DELIVER" – means that the laytime is a period of time to be calculated by reference to the maximum rate at which the ship in full working order is capable of loading/discharging the cargo.

11. "DAY" – means a continuous period of 24 hours which, unless the context otherwise requires, runs from midnight to midnight.

12. "CLEAR DAY" or "CLEAR DAYS" – means that the day on which the notice is given and the day on which the notice expires are not included in the notice period.

13. "HOLIDAY" – means a day of the week or part(s) thereof on which cargo work on the ship would normally take place but is suspended at the place of loading/discharging by reason of:
    (i) the local law; or
    (ii) the local practice.

14. "WORKING DAYS" – means days or part(s) thereof which are not expressly excluded from laytime by the charterparty and which are not holidays.

15. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS" – means days which follow one immediately after the other.

16. "WEATHER WORKING DAY" – means a working day or part of a working day during which it is or, if the vessel is still waiting for her turn, it would be possible to load/discharge the cargo without interference due to the weather. If such interference occurs (or would have occurred if work had been in progress), there shall be excluded from the laytime a period calculated by reference to the ratio which the duration of the interference bears to the time which would have or could have been worked but for the interference.

17. "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS" – means a working day or part of a working day of 24 hours during which it is or, if the ship is still waiting for her turn, it would be possible to load/discharge the cargo without interference due to the weather. If such interference occurs (or would have occurred if work had been in progress) there shall be excluded from the laytime the period during which the weather interfered or would have interfered with the work.

18. "WEATHER PERMITTING" – means that time during which weather prevents working shall not count as laytime.

19. "EXCEPTED" – means that the specified days do not count as laytime even if loading or discharging is done on them.

20. "UNLESS USED" – means that if work is carried out during the excepted days the actual hours of work only count as laytime.

21. "TO AVERAGE" – means that separate calculations are to be made for loading and discharging and any time saved in one operation is to be set against any excess time used in the other.

22. "REVERSIBLE" – means an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations.

23. "NOTICE OF READINESS" – means notice to the charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter that the ship has arrived at the port or berth as the case may be and is ready to load/discharge.

24. "IN WRITING" – means, in relation to a notice of readiness, a notice visibly expressed in any mode of reproducing words and includes cable, telegram and telex.

25. "TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING/DISCHARGING TIME" or "AS LAYTIME" – means that if the main reason why a notice of readiness cannot be given is that there is no loading/discharging berth available to the ship the laytime will commence to run when the ship starts to wait for a berth and will continue to run, unless previously exhausted, until the ship stops waiting. The laytime exceptions apply to the waiting time as if the ship was at the loading discharging berth provided the ship is not already on demurrage. When the waiting time ends time ceases to count and restarts when the ship reaches the loading/discharging berth subject to the giving of a notice of readiness if one is required by the charterparty and to any notice time if provided for in the charterparty, unless the ship is by then on demurrage.

26. "WHETHER IN BERTH OR NOT" or "BERTH NO BERTH" – means that if the location named for loading/discharging is a berth and if the berth is not immediately accessible to the ship a notice of readiness can be given when the ship has arrived at the port in which the berth is situated.

27. "DEMURRAGE" – means the money payable to the owner for delay for which the owner is not responsible in loading and or discharging after the laytime has expired.

28. "ON DEMURRAGE" – means that the laytime has expired. Unless the charterparty expressly provides to the contrary the time on demurrage will not be subject to the laytime exceptions.

29. "DESPATCH MONEY" or "DESPATCH" – means the money payable by the owner if the ship completes loading or discharging before the laytime has expired.

30. "ALL TIME SAVED" – means the time saved to the ship from the completion of loading/discharging to the expiry of the laytime including periods excepted from the laytime.

31. "ALL WORKING TIME SAVED" or "ALL LAYTIME SAVED" – means the time saved to the ship from the completion of loading/discharging to the expiry of the laytime excluding any notice time and periods excepted from the laytime.

82 §

Liggetiden börjar ej löpa, förrän fartyget, jämlikt anmälan, är å lastningsplatsen, färdigt att intaga last. Anmälan skall göras hos befraktaren eller, om annan uppgivits såsom avlastare, hos denne och må ej äga rum före fartygets ankomst till lastningsorten.

Tiden räknas antingen från det arbetet i hamnen sedvanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut; och skall anmälan ske, i förra fallet senast klockan fyra eftermiddagen föregående arbetsdag, i senare fallet senast klockan tio förmiddagen samma dag.

Är avlastaren icke att träffa på platsen, anses anmälan gjord, då den blivit på ändamålsenligt sätt avsänd eller, om hans vistelseort är okänd, i sedvanlig ordning kungjord.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 93–94; NJA II 1936 s. 320–325; *Gram,* Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977) s. 61–63; *Mustill,* Pseudo-demurrage and the arrived ship (1974); *Tiberg,* The law of demurrage (3 ed. 1979) s. 203–225; och vidare ovan under 80 §.

1. *Notis och liggetidens påbörjande.* Först genom att relatera början av den "teoretiskt beräknade" liggetidens längd till någon konkret tidpunkt i det faktiska händelseförloppet får man veta, när liggetiden börjar att löpa. Härvid spelar notisen en avgörande roll.

Första stycket pålägger bortfraktaren en skyldighet att lämna notis (lastningsnotis), så snart fartyget har anlänt till lastningsplatsen och är färdigt att börja lasta.

Andra stycket bestämmer, hur notistiden skall förhålla sig till lastningstiden. Notis anses kunna avges före första liggedag (jfr uttrycket *lay/can*).

Tredje stycket anger hur man skall förfara, om avlastaren inte är anträffbar och kan ta emot notis i vanlig ordning.

2. *Äldre rätt.* 118 § 2 st. SjöL 1891 hade följande lydelse: "Lastningstiden räknas från och med nästa helgfria dag efter det fartyget är färdigt att mottaga last och befälhavaren därom underrättat avlastaren ..." Avsikten med notisen var att avlastaren/mottagaren skulle ges tillfälle att förbereda lastning resp. lossning. Anmälan fick därför enligt motiven inte ske "så sent på dagen, att nödiga anordningar icke kunna medhinnas". (NJA II 1891 s. 73.) Det påpekas också, att enligt SjöL 1864 liggetiden visserligen inte började löpa förrän fartyget förhalats till anvisad lastningsplats, men att lagen inte förhindrade att befälhavaren gav notis innan förhalningen vore verkställd. Med hänvisning till de problem som därvid skulle kunna uppkomma föreslogs därför, att avlastaren inte behövde fästa avseende vid en underrättelse, som meddelades förrän fartyget befann sig på lastningsplatsen.

3. *Tillkomst.* Den nu gällande lagtexten tillkom vid 1936 års sjölagsändringar. Den föregicks av åtskilliga diskussioner, och en hel del äldre svensk rättspraxis fanns att tillgå vid lagstiftningstillfället.

4. *Förhållandet till andra bestämmelser.* Av 83 § SjöL framgår, att fartyg *vid vissa hinder* kan anmälas färdigt för lastning med verkan att liggetiden börjar löpa, trots att det ännu inte har förlagts till lastningsplats enligt vad som sägs i 77 § SjöL.

5. *Principerna för lagregleringen.* Utgångspunkten är, att fartyget måste vara lastnings- och lossningsklart. (Jfr ur äldre svensk praxis *Svea* NJA 1907 s. 127 SHD och *Miranda* NJA 1915 s. 485 SHD.) Under förarbetena diskuterades om det skulle räcka att fartyget var på lastningsplatsen vid notisens avgivande och därefter färdigt "att intaga last" vid liggetidens början eller om fartyget redan vid notisens avgivande skulle vara lastningsklart (resp. lossningsklart). Härvid fastnade man för den senare varianten.

Ett särskilt problem, som också uppmärksammades, uppstår i den situationen, att en notis avges för tidigt men att denna oriktighet upptäcks först senare. "Självklart är ävenledes, att ersättningsskyldighet inträder, om bortfraktaren, då en i och för sig exculperande händelse inträffat, försummar att omedelbart underrätta avlastaren, med påföljd att denne åsamkas skada. Bortfraktaren löper ock risken att få göra ny anmälan, om den givna ej håller streck." (NJA II 1936 s. 322.)

När notistiden börjat löpa gör den så, om inte annat uttryckligen är avtalat, oberoende av liggetidsklausulens eventuella undantag. Notistid kan således normalt avräknas under t.ex. en söndag, även om söndagar inte räknas som liggetid enligt liggetidsklausulen.

6. *Allmänt om formulärrätten.* Av certepartiformulär och av enskilda befraktningsavtal framgår, att frågan om notistid och notislämnande kan lösas på många olika sätt. Men variationerna är färre än i fråga om beräkningssättet för liggetidens längd. Av förekommande variationer om notisgivning märks så olika lösningar som att notis bara kan lämnas på vissa tider (lördag, söndag, helgdag och tid utanför normal arbetstid kan vara undantagen) och att notis kan avges när som helst *(around the clock)*. Vissa certepartier stadgar *time lost in waiting for berth to count as laytime*. Se vidare nedan kommentaren till 83 §.

7. *Arrived ship and notice of readiness.* Det har förut (se ovan kommentaren till underrubriken *Om lastningstid*) framhållits, att tidsriskerna under sjöresan helt ligger på bortfraktaren under det att tidsriskerna i samband med hamnuppehållet helt eller delvis är befraktarens. Det är därför väsentligt att fastställa, när regelsystemet om hamnuppehåll träder i funktion. Fartyget måste ha anlänt till hamnen (innebörden härav utvecklas närmare nedan under 11) och härvid spelar notisgivningen en viktig roll. (*Tiberg* s. 203 ff.) Den ursprungliga tanken med notis *(notice of readiness)* samt notistid *(notice time, free time, grace time)* var, att befraktaren (eller avlastaren/mottagaren) efter fartygets ankomst skulle få viss tid till sitt förfogande för att kunna förbereda arbetet med lastning resp. lossning. Med de moderna kommunikationsmedel som nu finns att tillgå framstår kravet på särskild notistid som i många fall onödigt, men handlingsmönstret lever kvar. Det är inte heller ovanligt att flera notiser skall avlämnas, t.ex. 120, 96 och 48 timmar före fartygets förväntade ankomst *(ETA, expected time of arrival)* varefter 24 timmars *final notice* skall lämnas vid fartygets ankomst. Här kan problem uppkomma när det gäller att bestämma innebörden i en sådan notisgivning, i synnerhet när det gäller att fastställa vad "definitiv" notis innebär.

Med *readiness* avses såväl *physical readiness* som *legal readiness*. Med det förra avses att fartyget skall vara rengjort och berett att ta emot lasten. Med *legal readiness*

menas att fartyget skall ha genomgått de formaliteter som erfordras för att lastningsoperationen skall kunna påbörjas, dvs. tullbehandling och liknande. Det fordras inte en absolut *readiness* i alla avseenden för att notis skall kunna avges. Beroende på omständigheterna måste befraktaren i vissa fall acceptera att notistiden börjar löpa trots att vissa förberedelser (t.ex. avluckning) eller vissa formaliteter ännu återstår.

Om notistiden utlöpt före den första liggedagen, börjar tiden normalt att löpa kl. 00.00 denna dag.

8. *Förhandsnotis.* Certepartiet kan föreskriva, att *preliminary notice shall be given 7, 5 and 3 days and final notice 1 day before vessel's expected time of arrival.* Hur sådana förhandsnotiser skall bedömas är i viss utsträckning tveksamt. (*Gram* s. 61–62.)

9. *Notistidens förlopp.* När notistiden väl börjat löpa, så gör den detta oberoende av liggetidsklausulens undantag med mindre annat avtalats.

I engelsk rätt gäller regeln *Free time belongs to the charterer,* innebärande att liggetid ej räknas förrän hela notistiden utlöpt även om lastnings- eller lossningsarbetet påbörjats före notistidens slut. (Jfr *President of India* v. *Edina Compania Naviera,* [1965] 1 Ll.L.R. 574.) För att undvika detta, förespråkas ofta från redarhåll att följande klausul skall ingå: *Time to count from the commencement of loading/discharging or from termination of notice time whichever first occurs.*

I engelsk rätt krävs att *Notice of Readiness* lämnas i den första lastningshamnen även om detta inte överenskommits, men beträffande övriga lastningshamnar och lossningshamnar krävs avgivande av notis endast om så uttryckligen överenskommits.

10. *Avgivande av notis.* Så snart fartyget är klart att börja lasta (lossa), avges notis. I avsaknad av speciella överenskommelser härom kan notisen i princip lämnas såväl telegrafiskt som skriftligen eller muntligen (*Tiberg* s. 218.) Det är vanligt att certepartiet föreskriver att skriftlig notis skall lämnas. Från bevissynpunkt är det för bortfraktaren lämpligt att mottagaren av notisen på något sätt skriver under mottagandet av notis, men något krav på att notis skall accepteras finns inte med mindre certepartiet så föreskriver.

Notis avges så snart fartyget är färdigt eller nästan färdigt att börja lastningen/lossningen. Om certepartiet föreskriver att notisen skall lämnas *within office hours,* blir en notis som lämnas efter *office hours* vilande och träder i kraft vid den tidpunkt det åter är *office hours.* Med *office hours* menas normal kontorstid i den aktuella hamnen. Här spelar sålunda *customs of the port* en avgörande roll. Om notisen mottagits efter normal kontorstid kan en diskussion uppkomma, huruvida därigenom notisen accepterats som korrekt avgiven. (Jfr *Axel* ND 1972 s. 121 SøHa och *Tiberg* s. 225 f.)

11. *Notistid och tidräkning.* Det förekommer, att certepartiet inte laborerar med någon notistid utan att notiser avges före fartygets ankomst, varpå liggetiden börjar löpa då fartyget är klart och ligger vid kaj.

Om fartyget ankommer till hamnen vid tid på dygnet eller på veckodag då lastning eller lossning normalt ej sker, har befraktaren normalt små möjligheter att låta utföra lastning eller lossning. Risken för tidsförlust på grund av att fartyget anländer utanför ordinarie arbetstid kan fördelas på olika sätt mellan parterna, t.ex. *Time to count from next ordinary working shift after vessel's arrival until next ordinary working shift or until commencement of (whichever first occur) shall count at half rate.*

12. *Commercial area of the port.* Principen om att fartyget skall vara i huvudsak lastningsklart är central i liggetidsberäkningen och har internationell räckvidd. (*Tiberg* s. 203 ff.) Utgångspunkten är, att notis lämnas då fartyget förtöjts vid kaj, men i praktiken förekommer ofta olika hinder innan detta sker, varigenom skilda spörsmål kan uppkomma i här berört avseende.

Särskilt i engelsk rätt har härvid en doktrin utvecklats i samband med att fartyget måste vara *arrived* för att giltig notis skall kunna avges. Fartyget anses inte vara *arrived* förrän den exakta destinationsangivelsen nåtts. Detta innebär att ju mer preciserad destinationsangivelsen är, desto större krav ställs i här aktuellt avseende för att giltig notis skall kunna lämnas. En skillnad finns därigenom mellan *port charterparty* (*Tiberg* s. 228) och *berth charterparty* (*Tiberg* s. 229 ff.) på så sätt, att det senare är mer preciserat (gränsdragningen mellan dem är dock inte helt klar). Den i engelsk rätt tidigare utvecklade principen, att fartyget måste ha nått hamnens *commercial area* för att kunna betraktas som *arrived*, synes numera ha luckrats upp. (Se härom *The Johanna Oldendorff*, [1973] 2 Lloyd's Rep. 285, och *The Maratha Envoy* [1977] 2 Lloyd's Rep. 30, samt *Mustill.*)

Om tvist uppstår mellan redare och befraktare huruvida fartyget har varit *arrived* eller inte, kan det bli aktuellt att undersöka orsaken till att fartyget ej nått destinationen. Om hindret typiskt sett tillhör sjöresan – t.ex. dimma, lotsstrejk, hårt väder och liknande – är det svårt eller omöjligt för bortfraktaren att hävda att tiden skall räknas. Är hindret däremot typiskt inte att hänföra till fartyget eller sjöresan, har bortfraktaren större möjligheter att få tiden att löpa. Som hinder av detta slag kan nämnas s.k. *congestion* (trafikanhopning), stuvarestrejk etc. Flera av dessa hinder som uppstår i gränsen mellan sjöresa och lastning/lossning särbehandlas i certepartierna.

83 §

Kan fartyget, på grund av hinder som beror av avlastaren, icke förläggas till lastningsplatsen, må fartyget likväl anmälas färdigt för lastning med verkan att liggetiden börjar löpa.

Är ej viss lastningsplats avtalad, vare lag samma, där hindret utgöres av trafikanhopning eller annan dylik omständighet och bortfraktaren ej skäligen kunnat taga denna i beräkning vid avtalets ingående.

Litteratur: NJA II 1936 s. 325–328; och ovan under 82 §.

1. *Hinder för notis.* I vissa undantagsfall kan liggetidens påbörjande räknas till bortfraktarens förmån.

Första stycket ger bortfraktaren rätt att lämna notis, även om fartyget inte kunnat förläggas till lastningsplatsen, om hindret har berott på avlastaren.

Andra stycket ger motsvarande regel för fall av trafikanhopning i hamnen och liknande.

2. *Äldre rätt.* I *Dannebrog och Danery* NJA 1926 s. 626 SHD ansågs liggetiden börja löpa från det att fartyget, som enligt hamnkutym skulle lasta vid kaj,

inkommit i hamnen (hamndocka) samt lämnat lossningsnotis, när certepartiet saknade uttrycklig bestämmelse om att erhållande av kajplats först krävdes. Dessa avgöranden lär ha påverkat lagstiftarens ställningstagande.

3. *Tillkomst.* Stadgandet härrör från 1936 års sjölagsändringar.

4. *Förhållandet till andra bestämmelser.* Principen i 82 § SjöL, att fartyget skall befinna sig på lastningsplatsen, modifieras genom detta stadgande till bortfraktarens förmån.

5. *Principerna för lagregleringen.* Principen att (i brist på överenskommelse om motsatsen) fartyget inte behöver först inta lastningsplatsen, om hinder för detta beror på avlastaren, överensstämmer med vad som torde vara en i svensk rätt hyllad princip, nämligen att en part inte till sin egen fördel kan åberopa ett förhållande som han själv orsakat och som lett till motpartens nackdel. I formulärrätten (nedan under 6) möter ofta en snarlik lösning i form av klausuler, att notis skall kunna avges *whether in berth or not* eller liknande.

Principen om att risken för trafikanhopning inte skulle drabba bortfraktaren där han är i god tro antyder den viktiga skillnaden mellan *port charterparty* och *berth charterparty* (jfr ovan kommentaren till 82 § under 12). För att fartyget skall anses ha anlänt måste det ha nått destinationsorten enligt certepartiet. Ju mer preciserad destinationsangivelsen är, desto mera preciserad och långtgående är också bortfraktarens förpliktelse härvidlag, dvs. kraven är större beträffande huruvida fartyget skall anses vara anlänt. Från bortfraktarens synpunkt är på så sätt en destinationsangivelse av typen *the said vessel shall proceed to X-burg (port charterparty)* att föredra framför *the said vessel to proceed to berth 2 at the free port of X-burg (berth charterparty).*

6. *Allmänt om formulärrätten.* Det är inte ovanligt, att fartygen tvingas ligga på redden och vänta på kajplats. För att skydda bortfraktaren mot den tidsförlust som uppstår i samband därmed, finns ofta i certepartiet en speciell klausul som hänför sig till denna situation. *Gencon*-certepartiet innehåller härvid klausulen *Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be,* vars grundinnebörd motsvarar den svenska regeln.

Denna klausul har tidigare i engelsk rätt givits den innebörden, att tiden löpte från väntetidens början till dess slut (dvs. i allmänhet från det att fartyget ankrat tills dess det lättat ankare igen för att fortsätta in till kaj) utan notistid och utan avdrag för eventuella undantag i själva liggetidsklausulen. *Time lost in waiting for berth* uppfattades med andra ord som en klausul, som exklusivt behandlade situationen då fartyget väntade på kajplats. Denna tolkning har dock senare modifierats i engelsk rätt och klausulen betraktas numera som ett komplement till själva liggetidsklausulen, vilket innebär att även tid som förloras när fartyget väntar på kajplats skall räknas. (Se *The Finix,* [1978] 1 Lloyd's Rep. 16, jfr *The Darrah,* [1976] 2 Lloyd's Rep. 359.) Väntetiden skall räknas på samma sätt som liggetid vid kaj, vilket innebär att liggetidsklausulens eventuella undantag för sön- och helgdagar skall tillämpas även när fartyget väntar på kajplats. Det är oklart om även väderhinder skall medföra avbrott i tidräkningen, när fartyget ligger på redden och väntar på kajplats. Sannolikt medför uttrycket *weather working day* att avbrott skall göras i tidräkningen och uttrycket *weather permitting* att tiden skall räknas vid väderhinder när fartyget ligger på redden.

Den nya tolkningen av klausulen *time lost in waiting for berth* har givit upphov även till andra spörsmål. Skall notistiden avräknas redan under väntetiden eller

skall den avräknas när fartyget kommit till kaj? Den mest praktiska lösningen förefaller vara att eventuell notistid räknas så snart fartyget avslutat sjöresan eller m. a. o. under den tid hon väntar på kajplats – en annan lösning än den svenska.

I andra certepartier återfinns uttryck av typ *whether in berth or not* eller *whether in berth/port or not.* (Jfr *Tiberg* s. 298 ff.) Det är osäkert om det numera föreligger någon skillnad mellan dessa klausuler och *Gencon*-klausulen *time lost etc.* Det förekommer också många andra uttryck och specialklausuler.

En fråga, som uppstår i anslutning till väntetid på annat ställe än vid kaj, är om den tid som går åt att förflytta fartyget från vänteplatsen till kajplatsen skall räknas. (Jfr bl. a. *Glara S. S. Corp.* v. *Sun Oil,* 1975 AMC 2643.) Om det rör sig om ett *port charterparty* bör denna tid inte medföra avbrott i tidräkningen eftersom fartyget varit *arrived.* Rör det sig däremot om ett *berth charterparty* har befraktaren sannolikt rätt att kräva avbrott i tidräkningen för förflyttningen. Denna situation skall dock inte sammanblandas med skiftningar och förhalningar mellan olika kajplatser, en situation som behandlas i 84 § SjöL. Sådana skiftningar kan ej betraktas som en del av sjöresan i motsats till förflyttningar från redd till kajplats. Skiftningar mellan kajplatser brukar, såväl beträffande kostnaden som tidsåtgången, specialbehandlas i certepartiet med en klausul av typen *all shiftings to be for Charterers' account and time.*

84 §

I liggetiden inräknas uppehåll, som orsakas av fartygets förhalning, men icke tid, som går förlorad på grund av hinder å fartygets sida.

Har fartyget, av anledning som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, medräknas ej tid, som i följd därav går förlorad.

Litteratur: NJA II 1936 s. 328–331; *Gram,* Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977) s. 67–69; *Heffermehl, Stang & Stønjum* i Marius nr 6 (1975); *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 107–114; *Sindballe,* Dansk Søret (1936/38) s. 327–329; *Tiberg,* The law of demurrage (3 ed. 1979) s. 441–513.

1. *Uppehåll i samband med liggetiden.* Från den löpande liggetiden undantar denna bestämmelse vissa hinder, som ligger på fartygets sida.

Första stycket ger en allmän sådan regel om hinder på fartygets sida. Motsvarande gäller för övrigt beträffande överliggetiden.

Andra stycket innehåller en liknande regel för fall då fartyget av anledning, som bortfraktaren redan skäligen kunnat räkna med, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats. Bortfraktarens "onda tro" i denna mening medför, att det uppkomna hindret anses ligga på hans sida.

2. *Tillkomst.* Efter anmärkning av SHD vid remissbehandlingen av 1887 års förslag upptogs i 119 § SjöL 1891 ett stadgande, att i liggedagarna skulle räknas in även de uppehåll, som orsakats genom fartygets förhalning från en lastnings-

plats till en annan. I SOU 1930:11 saknades motsvarande bestämmelse. Stadgandet fick sin nuvarande utformning genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Förhållandet till andra bestämmelser.* Stadgandet kompletterar 81 § SjöL. I kommentaren till den sistnämnda bestämmelsen har också uttryck som *weather working day* berörts och de har intresse även här.

4. *Principerna för lagregleringen.* Vad som sägs i 1 st. avviker från den ursprungliga ståndpunkten i SjöL 1891 såtillvida, att då hinder på bara en halv dag uppkom, endast en halv dag avräknades. Skiljaktigheten har samband med det förhållandet, att liggetiden avräknas i arbetstimmar. Den nu knäsatta principen innebär, att alla hinder på befraktarens sida givetvis inräknas, medan hinder som beror av fartyget eller bortfraktaren undantas vid liggetidsberäkningen. Om hindret beror varken på den ene eller den andre, skall det inräknas i liggetiden? Utgångspunkten är – vilket kan utläsas indirekt av lagtexten – att sådan tid skall inräknas i liggetiden.

5. *Allmänt om formulärrätten.* Men avtal och handelsbruk kan medföra en motsatt lösning. I certepartierna finner man olika regleringar. Enligt en sådan bär bortfraktaren tidsförlusten, med mindre denna är hänförlig till hinder på befraktarens sida; enligt en annan (exempelvis i svensk rätt) bär befraktaren tidsrisken, med mindre hindret är på fartygets sida. (Jfr *Tiberg* s. 487 ff.) Ibland kan force majeure-omständigheter fördelas mellan parterna. I engelsk rätt är det vanligt att specificera den exakta omfattningen av varje parts skyldighet.

Den skälighetsprincip, som den svenska sjölagen härvid utgår från, har inte genomgående motsvarighet i klausulpraxis. Principen om att hinder på fartygets sida inte skall räknas in i liggetiden eller överliggetiden torde vara universell.

Skälighetsprincipen enligt 2 st. kan vålla bevisproblem och något liknande torde sällan återfinnas i certepartiformulären eller individuella avtal.

6. *Närmare om tidsberäkningen.* När samtliga förutsättningar för att tiden skall börja löpa är uppfyllda, skall också avräkningen av liggetiden ta sin början. Som framgår av 81 § SjöL räknas tiden i arbetsdagar och arbetstimmar.

Arbetet pågår visserligen i vissa hamnar dygnet runt under såväl vardagar som helgdagar, men det vanligaste torde vara att man arbetar ett eller två skift per dag och gör uppehåll på sön- och helgdagar. Avbrott i lastnings- och lossningsarbetet kan även uppstå om det inte finns tillgänglig last eller om mottagaren inte forslar undan godset i den takt som fartyget lossar. Lastnings- och lossningsanordningarna kan naturligtvis också vara bristfälliga eller också kan vädret omöjliggöra eller försinka arbetet i hamnen. Strejker och oroligheter kan även påverka arbetsrutinen.

Lagparagrafen återspeglar inte – och behöver med sin uppläggning inte heller göra det – den mängd problem som ofta uppkommer i samband med liggetidsberäkning. Dock framgår, att en skiljelinje dras mellan hinder som orsakas av fartyget och andra hinder. Endast de senare leder till att liggetiden löper, medan hinder som beror av fartyget skall föranleda ett uppehåll i tidräkningen. Exempel på hinder å fartygets sida är, att fartyget inte kan ta emot eller leverera godset så snabbt som överenskommits, att fartygets utrustning har gått sönder, att det föreligger problem med besättningen eller förbud eller liknande mot fartyget. Problem kan givetvis också uppkomma om orsaken kan bero av hinder såväl på fartygets som på befraktarens sida.

Enligt 2 st. skall hänsyn tas även till vad bortfraktaren skäligen kunnat ta i

beräkning då befraktningsavtalet slöts. Bevisbördan torde ligga på befraktaren såtillvida, att han måste visa att hinder förelegat och att detta inryms under någon av liggetidsklausulens *exceptions* så, att avbrott i tidräkningen skall ske.

Vissa certepartiformulär innehåller mycket vittgående undantag, så exempelvis *Anwelsh, Baltimore Berth Grain* m. fl.

85 §

Överliggetiden utgöre hälften av liggetiden, vid helbefraktning dock minst tre dagar.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar, men ersättningen utgår för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Vid beräkning av överliggetid och ersättning därför gälle vad i 84 § stadgas om liggetid.

Litteratur: NJA II 1936 s. 331–333; *Gram,* Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977) s. 69–72; *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 114–117; *Tiberg,* The law of demurrage (3 ed. 1979) s. 529–566.

1. *Överliggetid.* Stadgandet ger ramreglerna för beräkning av överliggetid.

Första stycket fastslår proportionen mellan liggetid och överliggetid.

Andra stycket ger metoden för att närmare räkna fram överliggetiden.

2. *Äldre rätt.* Enligt 120 § SjöL gällde samma princip om hälften för överliggetidens förhållande till liggetiden, medan sättet i övrigt för att räkna fram överliggetiden då helt byggde på tanken med löpande överliggedagar, dvs. sön- och helgdagar räknades med.

3. *Tillkomst.* Bestämmelsen fick sin nuvarande utformning efter åtskilliga diskussioner genom 1936 års sjölagsändringar.

4. *Förhållandet till andra bestämmelser.* Stadgandet måste läsas i nära sammanhang med bestämmelsen i 81 § SjöL.

5. *Principerna för lagregleringen.* Lagtexten bestämmer överliggetiden till hälften av liggetiden, dock lägst 3 dagar. Denna bestämmelse är principiellt viktig på så sätt, att därigenom *på förhand bestämts, att bara ett visst antal dagar utöver liggetiden står till befraktarens förfogande för lastning (lossning) till fastställd ersättning.* Skulle tiden förlängas därutöver måste detta ske på särskilt sätt.

Åtminstone i internationella befraktningsavtal torde det endast sällan förekomma, att ersättningsbeloppet för överliggetid inte är avtalat. Däremot förekommer ganska ofta att antalet överliggedagar inte är fixerat.

Som framgår av 85 § 2 st. skall liggetiden visserligen beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar, men överliggetidsersättningen utgår för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Detta innebär, att om överliggetiden är 3 dagar, vilka börjar löpa en fredag, så gäller överliggetiden fredag–måndag/tisdag beroende på om lördag är arbetsdag eller inte, och ersättningen utgår under hela denna tid oberoende av att åtminstone söndag inte utgör en arbetsdag. Denna princip har i internationell befraktningspraxis blivit känd som *once on demurrage always on demurrage.* Med vissa inskränkningar innebär den att befraktaren, så

snart bortfraktaren är berättigad till demurrage, skall erlägga sådan löpande och oberoende av de hinder (exempelvis väderhinder), som gällt under liggetiden.

6. *Ingen reglering av tiden efter överliggetidens utlopp.* Till skillnad från vad fallet var med SjöL 1891 saknar detta stadgande en uttrycklig bestämmelse om vad som skall gälla när överliggetiden har löpt ut. Är fartyget skyldigt att ta med allt gods som förts fram? Och få utsträckt överliggetid eller ersättning för all skada? Eller kan fartyget avsegla, så som gällde enligt SjöL 1864? Vid 1936 års sjölagsändringar ansågs det inte nödvändigt att lösa problemet, eftersom det normalt inte förelåg någon svårighet för en befraktare att avtala om förlängning av lastningstiden. Att uttala, att bortfraktaren var ovillkorligen skyldig att under lastningstiden motta mera gods än han under denna tid kunde motta, ansågs strida alltför mycket mot den i 90 § SjöL stadgade plikten för befraktaren att avlämna godset med tillbörlig skyndsamhet. Se vidare nedan under 8.

7. *Once on demurrage always on demurrage.* Internationellt tillämpas principen att, om fartyget kommit på demurrage redan i lastningshamnen, liggetiden fortsätter att räknas oberoende av liggetidsklausulens utformning (*weather permitting* och liknande), dels att befraktaren inte längre är berättigad att tillgodoräkna sig notistiden. (*Tiberg* s. 547 ff.) Skandinavisk och holländsk rätt medger ofta befraktaren även i en sådan situation att tillgodoräkna sig notisfrist. Tidsförlust som kan tillräknas rederiet skall avräknas, men inte gångtid mellan två hamnar.

8. *Damages for detention.* Till skillnad från SjöL saknar certepartierna ofta en bestämmelse om överliggetidens slut. Fråga uppkommer då om vad som skall gälla.

Som nämnts kan *demurrage* karaktäriseras som en förutbestämd schablonberäknad ersättning som ej behöver basera sig på bortfraktarens verkliga förlust. Om *demurrage*-raten är låg kan det vara väsentligt för bortfraktaren att kunna begränsa *demurrage*-perioden. I nordisk rätt torde utgångspunkten vara, att bortfraktaren när överliggetiden utgått har rätt att kräva fullt skadestånd (jfr 96 § SjöL). Om – vilket är tämligen vanligt – certepartiet inte föreskriver någon begränsning av överliggetidsperioden, gäller i engelsk rätt, att en situation av *frustration* måste ha uppnåtts för att bortfraktaren skall vara berättigad att vidta åtgärder mot befraktaren. Befraktaren är sålunda skyldig att betala överenskommet *demurrage*-belopp men är även berättigad att förfoga över fartygets tid under en mycket lång period. (*Tiberg* s. 547 ff.) Om *demurrage*-perioden är fixerad, som t. ex. i *Gencon*-certepartiet genom *ten running days on demurrage* som inleder *demurrage*-klausulen (kl. 7), är innebörden härav att bortfraktaren, när överliggetiden tio dagar utlöpt, är berättigad till full ersättning för den verkliga dröjsmålsförlusten som *damages for detention*. Det är emellertid bortfraktarens sak att visa sin förlust.

9. *Hinder på fartygets sida avräknas.* Av hänvisningen till 84 § framgår, att hinder under överliggetiden behandlas precis som hinder under liggetid.

10. *Strejk och liggetidsberäkning.* Som framhållits är huvudregeln att liggetiden, när den väl har börjat löpa, skall löpa dygnet runt om inte någon *exception* är tillämplig eller arbetet hindras beroende på fel av bortfraktaren eller någon av hans anställda eller fel på fartyget som inte orsakas av befraktaren. Detta innebär att, om lastning eller lossning hindras eller försenas på grund av strejk, tiden skall fortsätta att räknas med mindre något annat uttryckligen sagts i certepartiet.

Det är vanligt att certepartiet innehåller en särskild strejkklausul, som ibland uttryckligen rör relationen strejk/tidräkning och ibland i vaga och svårtolkade

formuleringar mer generellt fritar parterna för konsekvenser av strejk.

I *Gencon*-certepartiets *General Strike Clause* regleras, hur tidräkningen skall ske när strejk förekommer i lastningshamnen och när strejk förekommer i lossningshamnen. Vid lastningen görs en åtskillnad mellan två olika typsituationer. Den ena är då strejk utbrutit innan fartyget börjar lasta och den andra då strejk utbrutit efter det att fartyget börjat lasta.

Om strejk utbrutit i lastningshamnen *innan fartyget börjat lasta,* skall befälhavaren eller bortfraktaren av befraktaren kräva ett medgivande, att liggetiden skall räknas som om ingen strejk föreligger. Om befraktaren inte lämnar sådant medgivande inom 24 timmar, har bortfraktaren rätt att häva avtalet. Om *lastning däremot har påbörjats* när strejken bryter ut, har bortfraktaren inte rätt att häva avtalet, utan han måste fullgöra transporten mot fraktbetalning för den inlastade kvantiteten. Han har dock rätt att komplettera med annan last på väg till destinationshamnen.

Beträffande *lossningen* är föreslagna tolkningar inte entydiga. Från en del håll framhålls, att om strejken varar kortare tid än 48 timmar, tidräkningen överhuvudtaget inte skall påverkas, men enligt en annan uppfattning (som anser att det första stycket i klausulen utgör huvudregeln) skall ingen tid räknas för de första 48 timmarna.

När det gäller strejker, som varar längre än 48 timmar, har mottagarna enligt klausulen rätt att hålla fartyget *against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharge.* Så länge fartyget inte är på *demurrage,* skall tiden räknas precis som vanligt under den tid strejken varar. När liggetiden utlöpt skall *demurrage* beräknas endast efter halv rate. Det kunde tyckas naturligt att halv rate endast skall räknas för tid som motsvarar den tid som förlorats på grund av strejken. I ett engelskt rättsfall har dock principen *once on half demurrage always on half demurrage* fastställts, *The Onisilos* [1971] 2 Lloyd's Rep. 29.

86 §

Ersättning för överliggetid utgöre för dygn:

för segelfartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sextio öre för ton,

när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton femtio öre för ton, dock minst sextio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton fyrtio öre för ton, dock minst etthundratjugofem kronor;

för segelfartyg med hjälpmaskin,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sjuttio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sextio öre för ton, dock minst sjuttio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton femtio öre för ton, dock minst etthundrafemtio kronor; samt

för maskindrivet fartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton åttio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sjuttio öre för ton, dock minst åttio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton sextio öre för ton, dock minst etthundrasjuttiofem kronor.

Har fartyget större dräktighet, bestämmes ersättningen med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter, som av uppehållet orsakas.

Ersättningen är för varje dag förfallen till betalning. Varder ej ersättning gulden eller säkerhet därför ställd, äge bortfraktaren om fordringen göra anteckning på konossementet.

Litteratur: NJA II 1936 s. 334–342; SOU 1972:51 s. 33; *Tiberg*, The law of demurrage (3 ed. 1979) s. 546–555, 567–651.

1. *Ersättning för överliggetid.* Bestämmelserna ger reglerna för ersättningens beräknande enligt ett mönster, som motsvarar det för liggetidens beräkning enligt 81 § SjöL.

Första stycket ger sålunda fasta schablonbelopp för mindre fartyg.

Andra stycket ger hållpunkterna för en skälighetsberäkning avseende större fartyg.

Tredje stycket reglerar några modaliteter kring erläggandet av överliggetidsersättning.

2. *Tillkomst.* Sin nuvarande utformning har stadgandet fått genom 1936 års sjölagsändringar efter åtskilliga diskussioner. Den fasta skalan för det mindre tonnaget tillkom genom att riksdagen biföll en reservation i lagutskottet.

3. *Principerna för lagregleringen.* Vad gäller bestämningen av ersättningen för överliggetiden är SjöL numera utan praktisk betydelse. Det förekommer knappast, att parterna inte själva träffat överenskommelse om överliggetidsersättning (*demurrage*).

Bestämmelsen i 2 st. innehåller en intressant bestämmelse på så sätt, att *demurragebeloppets storlek sätts i relation till fraktens storlek,* varvid hänsyn skall tas till den faktiska ökningen eller minskningen av kostnader, som orsakas av fördröjningen. Huruvida ett liknande synsätt även skall tillämpas då överliggetiden utlöpt kan diskuteras. Det är då snarare fråga om en skadeståndsberäkning, varvid verkliga förluster skall ersättas, dvs. hänsyn måste då tas till fraktmarknadsläget. Se ovan kommentaren till 85 § under 6 och 8 samt nedan 96 § SjöL.

4. *Modaliteterna kring erläggandet av överliggetidsersättning.* När det gäller frågan om *demurrage*-beloppets förfallotid motsvarar regeln den som tidigare fanns i 120 § SjöL 1891.

Frågan om säkerhet eller anteckning i konossementet med avseende på ogulden överliggetidsersättning var föremål för omfattande diskussion. Därvid sades bl. a. (NJA II 1936 s. 339): ”Tvekan synes alltså icke kunna föreligga därom, att befraktare bör kunna genom ställande av säkerhet för överliggetidsersättning, om och till den del denna är omtvistad, förhindra anteckning å konossement. Vid

förslagets utarbetande har jämväl å redarehåll saknats intresse för att begränsa rätten att ställa säkerhet till att avse blott omtvistat belopp, på sätt skedde i utkastet. En sådan begränsning vore ock ägnad att befordra benägenhet att göra överliggetidsersättningen till föremål för tvist. Åt stadgandet har givits sådan formulering, att frågan om hävningsrätt på grund av underlåtenhet att betala överliggetidsersättning lämnats öppen. Man har under förarbetena utgått från att allmänna rättsregler bleve avgörande härutinnan. Kunde underlåtenheten att betala anses som ett väsentligt åsidosättande av avtalet, borde bortfraktaren anses hava rätt att häva avtalet, men i motsatt fall däremot icke. En jämförelse med 131–134 §§ i förslaget är i detta sammanhang av intresse."

Demurrage-beloppets storlek bestäms av parterna själva. Någon fast kutym torde härvid inte föreligga. Överliggetidsersättningens storlek blir därför beroende av parternas förhandlingar, varvid fraktmarknadsläget och kutymer i olika trader spelar avgörande roll. Det är ingalunda alltid så, att frakten och överliggetidsersättningen är relaterade till varandra. *I allmänhet* synes det snarare förhålla sig så, att *demurrage-beloppet är jämförelsevis lägre än frakten.*

I många fall saknar certepartiet en klausul angående när *demurrage* förfaller till betalning. I många rättssystem torde osäkerheten vara stor om vad som inträffar, ifall reglering saknas på denna punkt. I vissa certepartier framgår klart att *demurrage* skall betalas *day by day* eller *week by week*. Men det förekommer också certepartier som föreskriver, att *demurrage* förfaller till betalning först efter slutlossning av fartyget. Därigenom berövas bortfraktaren den säkerhet han annars kan ha i lasten.

På motsvarande sätt som för frakten har bortfraktaren i allmänhet säkerhet i lasten för sitt *demurrage*-krav. Beträffande krav som uppstår och är betalbara i lastningshamnen, måste på konossementet anges att bortfraktaren har en *demurrage*-fordran som härrör från lastningshamnen. Annars förloras panträtten i lasten. Beträffande *demurrage* som uppstår i lossningshamnen och som är omedelbart betalbar, bör vid misstanke om svårigheter med indrivningen bortfraktaren vidta de åtgärder som krävs för utövande av panträtt i lasten.

Det är vanligt att befraktarens skyldigheter, genom en särskild klausul i certepartiet, övervältras på annan än befraktaren. Detta sker ofta genom en s. k. *cesser*-klausul. (Se härom nedan kommentaren till 116–117 §§ under 6). I *Gencon*-certepartiet har denna effekt dolts i en *lien*-klausul, som innebär, att bortfraktaren mister sin rätt att av befraktaren kräva *demurrage* som uppstår i lossningshamnen, om han inte utnyttjar sin panträtt (*lien*).

5. *Överliggetidsersättningens spegelvändning – despatch money*. SjöL saknar föreskrift om att befraktaren skulle vara berättigad till särskild ersättning, om kortare tid än överenskommits åtgår för lastning (lossning). Sådan ersättning, *despatch money*, förekommer emellertid ofta i praktiken. Vanligen bestäms *despatch money* till 50 % av demurrage-beloppet. (*Tiberg* s. 514 ff.)

Den vanligaste tvistefrågan är huruvida *despatch money* skall utgå för all inbesparad tid eller endast för inbesparad *working time* eller *laytime*. Frågan är m.a.o. om hänsyn skall tas till liggetidsklausulens *exceptions* eller ej. Huvudregeln är att *despatch money* skall utgå för all tid som i realiteten inbesparats. Denna huvudregel kan – men måste nödvändigtvis inte – åsidosättas, om *demurrage* och *despatch* behandlas i olika klausuler.

87 §

Är gemensam tid bestämd för lastning och lossning, må därav för lastningen icke tagas i anspråk mera än att skälig del av tiden återstår för lossningen.

Ersättning för överliggetid skall ej utgå, med mindre liggetiden i dess helhet överskrides.

Litteratur: SOU 1930:11 s. 17; NJA II 1936 s. 343–345; *Jantzen*, Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 125–127; *Tiberg*, The law of demurrage (3 ed. 1979) s. 432–440.

1. Reversibel tid. Stadgandet behandlar det fall, att det har bestämts gemensam tid för lastning och lossning.

Första stycket fastslår, att i sådant fall bara skälig del av tiden får tas i anspråk för lastning.

Andra stycket ger regeln, att liggetiden måste överskridas i sin helhet, innan överliggetidsersättning skall utgå.

2. *Äldre rätt.* Stadgandet i 2 st. motsvarar i det väsentliga 78 § 3 st. SjöL 1864 och 137 § 2 st. SjöL 1891.

3. *Tillkomst.* Bestämmelsen har utformats vid 1936 års sjölagsändringar, då bestämmelsen i 1 st. tillades.

4. *Principerna för lagregleringen.* Av bestämmelsens ordalydelse framgår utgångspunkten, att beräkningen av liggetid resp. överliggetid sker *separat* för lastning och lossning. Om fartyget skall besöka flera lastnings- och lossningshamnar är det dock vanligt, att man kommer överens om att lastnings- och lossningstiden skall vara gemensam.

Den gemensamma tidräkningen kan ske på olika sätt, antingen så att man bestämmer en *totaltid för lastning och lossning (reversible time)* eller så att man bestämmer *x dagar för lastning och y dagar för lossning, loading and discharging time to be reversible.* Åtskillnad bör göras mellan det faktum, att tiden sammanräknas, och det faktum att överliggetid skall börja löpa och *demurrage* skall börja utgå. Lika ofta förekommer en bestämmelse om *average time*, som är relativt närbesläktad med den svenska sjölagsbestämmelsen.

Jantzen (s. 125 ff.) tycks mena, att reversibel tid i skandinavisk rätt kan delas upp av befraktaren som han vill, så att han kan använda sig av den fördelaktigaste beräkningen. De klaraste skandinaviska fallen synes dock ha gått på att tiden beräknas separat, så att befraktaren har rätt till full liggetid i varje hamn, varefter balansen görs upp. (Jfr *Væring* ND 1951 s. 87 SøHa.)

5. *Bortfraktarens skyldighet att anteckna den använda tiden.* Denna framgår av 160 § 2 st. SjöL. Sanktionen är den, att han eljest ej kan åberopa mot lastmottagaren, att längre tid har använts för lastningen. (NJA II 1936 s. 344.)

88 §

Angår fraktavtalet styckegods, varde lastningstiden och den tid, som skall förflyta mellan anmälan och lastningstidens början,

bestämda efter vad med hänsyn till omständigheterna må anses skäligt. Bestämmelserna om överliggetid äga ej tillämpning.

Vid linjefart vare anmälan ej erforderlig.

Litteratur: NJA II 1936 s. 345–346.

1. *Särbestämmelser rörande styckegodstrafik och linjefart.* Bestämmelserna om liggetid och överliggetid i 80–87 §§ tar sikte på fartyget och rör därför i själva verket fartygscentrerade befraktningsavtal. Eftersom de i princip utsträckts till att gälla resebefraktning i SjöL:s särskilda mening, som inbegriper styckegodsbefraktning (se ovan kommentaren till 71 § under 9), så gör denna bestämmelse en nödvändig justering för godscentrerade transportavtal.

Första stycket säger, att notistiden skall bestämmas efter omständigheterna liksom att bestämmelserna om överliggetid saknar tillämplighet.

Andra stycket föreskriver, att notis inte behöver lämnas i linjefart.

2. *Äldre rätt.* Bestämmelsen motsvarar 121 och 123 §§ SjöL 1891. Det förra stadgandet var en nyhet i förhållande till SjöL 1864, och den motiverades då med att en befraktning av helt fartyg i reguljär fart uppenbarligen måste ha skett under villkor att lastningstid ej skulle förekomma.

3. *Tillkomst.* Sin nuvarande utformning fick bestämmelsen vid 1936 års sjölagsändringar.

4. *Principerna för lagregleringen.* I denna paragraf illustreras skillnaden i vad avser tidräkningen å ena sidan mellan helbefraktning och styckegodsbefraktning, å den andra mellan linjefart och trampfart. I den mån styckegodsbefraktningen drivs inom ramen för linjefart – vilket är det vanliga – är paragrafens 2 st. att se som det centrala. Utgångspunkten vid linjefart är, att lastning och lossning sker på transportörens risk och tid, varför någon notis ej behövs i här diskuterat avseende. En annan sak är att enligt konossementet och sedvänja lastmottagare skall informeras om fartygets ankomst för att ha möjligheten att arrangera mottagandet av godset. Även vid linjefart kan avlastaren (mottagaren) bli ansvarig för tidsförlust som beror på honom.

Vad beträffar styckegodsbefraktning är bestämmelsen i paragrafens 1 st. tämligen innehållslös. Understrykas bör, att notis- och liggetidsbestämmelser är särskilt komplicerade, då flera befraktare är inblandade. Är var och en av dem berättigad att erhålla särskild notis och notistid? Skall envar av dem ha separat liggetidsberäkning? Hur skall förfaras då de avtalade liggetidsbestämmelserna inte är desamma för de olika befraktarna? Det är också viktigt att notera skillnaden mellan den situationen, att det finns en huvudbefraktare (då inga särskilda problem uppkommer härvidlag), och den där det verkligen är fråga om flera separata befraktare.

Det förekommer, att konossement innehåller särskilda *demurrage*-bestämmelser. Sådana passar emellertid endast för konossement med bakomliggande certeparti (t.ex. bulklaster av olja och spannmål), inte för linjekonossement. Transportavtalet använt i reguljär linjefart utesluter normalt all tillämpning av *demurrage*-bestämmelser. Se ovan kommentaren till 71 § under 9 med avgörandet *Svaneholm* ND 1967 s. 325 HovRVSv.

Om lastning

Underrubriken. Härunder har sammanförts en del olikartade bestämmelser, som har det gemensamt att de alla anknyter till godsets behandling under själva lastningsoperationen. I fråga om både lastning och lossning faller det i ögonen, att dagens verklighet befinner sig långt från det kommersiella mönster, som lagskrivarna haft för ögonen.

I äldre tid skötte fartygets folk såväl själva seglingen som lastning och lossning; lastägaren följde själv med och övervakade behandlingen av sina varor. Nästa steg i utvecklingen blev, att lastägaren stannade i land, men han ersattes då av en särskild befattningshavare (superkargen, *super cargo*), vars uppgift det var att i lastägarens ställe spela övervakarens roll. Avlastaren och mottagaren passade själva sitt gods vid fartygets sida.

Numera har självständiga landorganisationer vuxit fram för att fullgöra dessa funktioner. Avlastaren och mottagaren har därför inte att själva passa fartyget. Landorganisationen är uppbyggd antingen med ett *flertal mellanled* mellan fartyg och transportkund (t.ex. stuveriföretag, speditörer och privata godsmottagningsföretag) eller av ett enda *terminalföretag*, som i sig omfattar samtliga eller åtminstone flertalet mellanfunktioner. (Jfr *Grönfors*, Allmän transporträtt, 5 uppl. 1977, s. 47–53.) På grund av införandet av enhetshantering och uppbyggandet av hela transportkedjor under de senaste decennierna har utvecklingen gått i riktning mot den senare modellen.

Intet av allt detta återspeglas i lagtextens behandling av lastning och lossning, utan den bygger helt på det äldre mönstret, där fartyg och transportkund förutsätts komma i direkt kontakt med varandra. Ojämnheter som härvid uppkommer måste utjämnas genom sjötransportörens befordringsvillkor, allmänna speditionsvillkor, lagregler och författningsbestämmelser rörande tullverkets verksamhet m.m.

89 §

Befraktaren skall avlämna godset vid fartygets sida. Bortfraktaren skall taga det ombord, sörja för underlag, garnering och annat, som erfordras för stuvningen, samt utföra denna.

Har fartyget, av anledning som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, vare bortfraktaren ändock pliktig att på sedvanlig lastningsplats mottaga godset.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 92–93; NJA II 1936 s. 347–350; *Selvig*, Det såkalte husbondsansvar (1968) s. 176 ff.

1. *Funktionsfördelningen vid lastning.* Den inledande bestämmelsen fastslår, vilka arbetsoperationer som normalt åvilar befraktaren resp. sjötransportören (bortfraktaren).

Första stycket fastslår huvudregeln, att befraktaren skall bringa godset till farty-

gets sida, medan resten av arbetsoperationen – själva ombordtagandet och stuvningen – är sjötransportörens uppgift.

Andra stycket ger en specialregel, som anknyter till stadgandet i 84 § 2 st. SjöL.

2. *Tillkomst.* Motsvarande regler fanns i 116 § SjöL 1891, men då utformade närmast som kostnadsregler. Den nu gällande lydelsen tillkom vid 1936 års sjölagsändringar, som med sin ändrade utformning inte tycks ha avsett någon saklig olikhet.

3. *Principer för den normala funktionsfördelningen.* Att tala om en normal funktionsfördelning låter sig utan svårigheter göra när det gäller transport av styckegods i linjetrafik. När det gäller bulkfart avtalas funktionsfördelningen vid lastningen i så varierande mönster för olika trader, att det är svårt att tala om en normalsituation. Föreställningen om ett "normalt" utgångsläge präglar inte desto mindre SjöL:s reglering med gemensamma bestämmelser för befraktningsavtal och transportavtal. Gränsen mellan befraktarens och sjötransportörens arbetsområden brukar anges som *fartygets sida (alongside).* Vad detta närmare besett skulle innebära diskuterades livligt under förarbetena. Kommerskollegium ansåg det ligga "i sakens natur, att bortfraktaren, därest godset enligt avtal eller sedvänja avlämnades till ett rederis agent, kommissionär eller annan som å bortfraktarens vägnar ägde mottaga detsamma, efter dylikt avlämnande principiellt skulle svara för godset och detta även vid transport därav från den plats, där det mottagits, till fartyget. Kommittén vill för sin del framhålla – förutom stadgandets redan ovan påpekade dispositiva karaktär –, att uttrycket 'vid fartygets sida' återfinnes även i gällande lag. Obestridligt är visserligen, att detsamma icke är i allo fullt tillfredsställande. Ett uttryck, som bättre täcker de synnerligen växlande förhållandena, lärer emellertid svårligen kunna utfinnas. Uttrycket är ock bibehållet i 1920 års preliminära norska utkast trots dess från gällande sjörätt och härskande doktrin i mycket avvikande ståndpunkt. Den tyska handelslagen brukar i detta avseende orden 'bis an das Schiff'. Den nya nederländska sjölagen förklarar befraktaren skyldig att bringa godset till fartyget och fästa det vid de av bortfraktaren tillhandahållna lastningsredskapen. För den engelska rätten må erinras om den vanliga klausulen, att lasten skall bringas 'alongside'. I betraktande av samtliga dessa förhållanden har sjölagstiftningskommittén funnit tillräckliga skäl ej föreligga att i förevarande avseende företaga avvikelse från sjölagens i det praktiska livet allmänt kända formulering." (NJA II 1936 s. 347–348.)

Gränsangivelse med hjälp av fartygets tackel förekommer ej sällan uttryckligen i certepartiklausuler. *(The cargo to be brought alongside in such manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle.* Gencon kl. 5.) Tekniken förutsätter givetvis att konventionella lasthanteringsmetoder används. Där andra metoder begagnas, och gränsangivelsen inte anpassats därefter genom en särskild avtalsklausul, måste tackelregeln "översättas" till den nya tekniken. Om lasthanteringen sker med hjälp av gaffeltruckar som lastar containers och pallar enligt roll-on/roll off-system får tackelregeln anses innebära, att godset inte får lämnas längre bort i terminalområdet än trucken sedvanligen opererar där i samband med lastning. Vanligen blir den som avlämnar godset anvisad en bestämd plats där detta placeras. Vid lossning av flytande laster måste en gränsangivelse ske på motsvarande sätt, beroende på rör- och pumpsystemets uppbyggnad.

4. *Funktionsfördelningens betydelse för kostnadsfördelningen.* Funktionsfördelningen genom en gränsdragning mellan befraktarens och sjötransportörens faktiska ar-

betsområden anger samtidigt kostnadsfördelningen. Befraktaren bekostar arbetsmomenten fram till fartygets sida, bortfraktaren bekostar åtgärder för godsets ombordtagande och stuvning i fartyget. Denna följdverkan har fastslagits i svensk rättspraxis. Där särskild släpningskostnad enligt kollektivavtal utgick för gods, som lagts upp på kaj på större avstånd än 11 meter, utdömdes ersättning för sådan kostnad från befraktaren till bortfraktaren, eftersom befraktaren när avståndet var större ej kunde anses ha fullgjort sitt åtagande enligt certepartiet att framföra godset till fartygets sida, *Pitpropsmålet* NJA 1942 s. 402 SHD som hänvisar till NRev:s betänkande.

5. *Funktionsfördelningens betydelse för ansvarsplaceringen.* Gränsdragningen med avseende på funktionsfördelningen styr även ansvarsplaceringen i händelse av skada vid lastningen. Även detta framgår av svenska rättsfall, *Ångpannemålet* NJA 1939 s. 45 Svea HovR och SHD samt *Gripskopemålet* ND 1953 s. 652 Svea HovR. I sistnämnda mål uttalar HovR bl.a.: "Enligt allmänna rättsgrundsatser svarar den som åtagit sig en arbetsprestation i regel för skada, som tillfogas medkontrahenten genom vårdslöshet vid prestationens utförande, även för det fall att arbetet utförs av medhjälpare, vilka intager en självständig ställning i förhållande till uppdragsgivaren. Särskilda skäl kunna emellertid föranleda undantag från denna regel." Gränsdragningen vållar särskilda svårigheter, där samma subjekt, exempelvis ett stuveri, fullgör flera funktioner.

Vid *sakskada på fartyget* blir det fråga om culpaansvar, uppdelat efter gränsdragningen för arbetsområdet. Se närmare *Tiberg*, Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden (1962) s. 16 ff. Det praktiskt verkligt svåra problemet brukar vara att avgränsa fall av skada från vad som skall betraktas som normal förslitning av fartyg som används för transporter. Härom utförligt *Ericsson*, Fair wear and tear, i Uppsatser i sjörätt (1976) s. 61–138.

Vid *sakskada på det gods som lastas* gäller i fråga om styckegods i linjefart transportörens tvingande ansvar från lastningens början, se kommentaren till 118 § under 5. Så är fallet alldeles oavsett vem som givit stuveriuppdraget eller bär kostnaden för arbetsoperationerna. (Jfr *Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, s. 62.) Vid befraktningsavtal gäller däremot i princip avtalsfriheten med avseende på funktionsfördelningen, som i sin tur får betydelse för ansvarsfördelningen.

Vid *sakskada på tredje mans gods* förorsakad av det för lastning avlämnade godset bär befraktaren enligt 97 § SjöL vårdslöshetsansvar för vanligt gods och strikt ansvar för farligt gods, se närmare kommentaren till denna paragraf under 3.

Vid *sakskada på kajanläggningar* och liknande blir funktionsfördelningen avgörande för ansvarsplaceringen. Ofta förekommer särskilda avtalsregleringar av hithörande frågor mellan hamnmyndigheter och bortfraktare som nyttjar hamnen. Rederier, som stadigvarande använder viss kajplats med tillhörande utrustning, har vanligtvis långtidsavtal med hamnen och blir därmed krävda först i egenskap av "hamnens motpart". Det blir sedan rederiets sak att söka regress där det kan.

6. *Avvikelser från den normala funktionsfördelningen.* Gränsen "vid fartygets sida" är *dispositiv* och kan förflyttas genom avtal eller sedvänja, jfr 72 § SjöL, men även nedan under 7. Det är uppenbart att sådana avvikelser i dag måste ske i ökad utsträckning, eftersom lagens mönster bygger på arbetsmetoder som alltmer överges vid modern lasthantering (jfr *underrubriken* till detta avsnitt).

Det ena huvudalternativet är därvid, att befraktaren påtar sig större delen av arbetet genom att förbinda sig att inte bara föra fram lasten till fartygets sida utan även lasta den och stuva den, kanske även svara för fartygets trimning. Möjligen förbinder sig bortfraktaren att alltjämt hålla vinschar och kraftförsörjning till dessa, kanske även vinschmän. Klausuler med detta innehåll betecknas *fio (free in and out), fios (+stowed)* och *fiost (+ stowed and trimmed)*. Så sker ofta i bulkfart med förnödenheter som malm, spannmål, potatis, kol och liknande, när särskilda för varan avpassade lastningsanordningar krävs (men förekommer även när fartygets anordningar skall användas). När det är befraktaren, som skall skaffa stuvare att utföra jobbet, är det fråga om äkta *performance fio*, som åsyftar en förändring av funktionsfördelningen. Ibland låter sig klausulen däremot närmast förstås som en ren kostnadsfördelning, *cost fio*.

Enbart i det förra fallet följer ansvarsplaceringen samma gränsdragning som funktionsfördelningen. (*Selvig* s. 182–183.) Den som verkligen åtagit sig att stå för arbetet med inlastning och stuvning blir också ansvarig för utförandet av detta arbete, vilket framgår av de nyss under 5 anförda rättsfallen. Är det däremot fråga om en ren kostnadsfördelningsklausul, påverkar den inte ansvarsplaceringen. Att dra en gräns mellan dessa båda situationer är en uppgift för avtalstolkning, som ej sällan visar sig vara svårlöst.

Det andra huvudalternativet till avvikelse från den normala funktionsfördelningen är att bestämma, att sjötransportören övertar allt arbete med hela lastnings- och lossningsoperationen, däri inbegripet den del av lasthanteringen som sker på kaj och i terminal. Detta är vad som normalt sker i linjefart med styckegods, och vid avslut av fraktavtal åsyftas denna lösning ofta med uttrycket *liner terms*. Detta uttryck är så vagt, att det lämpligen bör undvikas och ersättas med preciserade uttryck för vad den ene och den andre skall göra och vilka avtalsvillkor som skall gälla.

Fio-klausulen hör normalt inte hemma i denna trafik och lär vanligen inte kunna åberopas mot det tvingande transportöransvaret med befriande verkan. (*Grönfors*, Om ansvar för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter, 2 uppl. 1960, s. 26, *Selvig* s. 194–195, 201–203.) Just i sådana fall är det särskilt naturligt att uppfatta klausulen som en ren kostnadsfördelningsbestämmelse utan inverkan på frågan om ansvarsplaceringen.

7. *Betydelsen av fartygets sida som gräns för det köprättsliga avlämnandet.* På det köprättsliga planet har traditionellt fartygets sida varit avgörande för farans övergång från säljaren till köparen. Köpklausuler som *fob* och *cif* anknyter sedan gammalt till denna gränslinje. Men nya hanteringsmetoder av typen containertransport och trailertransport gör fartygets sida till en opraktisk "check-point". En utförlig och instruktiv orientering om hithörande frågor ger *Ramberg* i sin artikel Skeppet och det köprättsliga avlämnandet, ingående i *Svensk rätt i omvandling* (1976) s. 389–423.

8. *Verkan på själva lastningens utförande av att fartyget förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats.* Sådan verkan har i fråga om liggetidens beräkning reglerats i 84 § 2 st. SjöL. Här kompletteras detta stadgande med en bestämmelse om verkan på själva lastningens utförande.

Poängen med bestämmelsen är att framhålla, att sjötransportören under angivna förhållanden ändå är pliktig att ta hand om den på sedvanlig lastningsplats avlämnade lasten och föra den ombord. "Att transporten, när bortfraktaren i

enlighet med denna § har att mottaga godset på den sedvanliga lastningsplatsen och föra det till fartyget, sker för bortfraktarens räkning och på hans risk, har med stadgandets avfattning synts vara uppenbart, så mycket mera som sjölagen härutinnan har samma innebörd och densamma – trots det att dess avfattning i ämnet kan sägas vara mindre tydlig än förslagets – dock icke i det praktiska livet, såvitt känt är, givit anledning till tvekan angående det ansvar för godset, som i ett dylikt fall måste anses åvila bortfraktaren." (NJA II 1936 s. 350.)

En situation där lagens regel kommer i tillämpning är, att befraktaren har anvisat plats men denna visar sig icke kunna nås av fartyget, ej heller sedvanlig lastningsplats, på grund av fartygets alltför stora djupgående. (Jfr *Bredholt & Philip*, Søloven, 1977, s. 164.) Detta stämmer med den allmänt godtagna principen, att det i första hand är bortfraktarens egen sak att känna sitt fartygs egenskaper. (Jfr NJA II 1936 s. 349 och *Ramberg*, Unsafe ports and berths, 1968, även i AfS Bd 8, s. 101 ff. resp. 645 ff.)

9. *Dispositiv och tvingande rätt.* Av vad hittills sagts framgår, att funktionerna kan avtalsvis fördelas på olika sätt mellan parterna och att denna fördelning har betydelse för ansvarsfördelningen. Det framgår likaså, att denna möjlighet till fördelning med inverkan på ansvaret har sina bestämda gränser. Vid styckegods i linjefart gäller för sådana transporter ett tvingande lastningsansvar oavsett vad som avtalats. Inom den fria farten kan domstolarna också i form av avtalstolkning "censurera" en avtalsklausul om funktionsfördelning, exempelvis genom att uppfatta den som en ren kostnadsfördelningsklausul. Gränsen mellan tvingande och dispositiv rätt kan därför vara svår att urskilja i alla detaljer.

90 §

Befraktaren skall avlämna och bortfraktaren inlasta godset med tillbörlig skyndsamhet.

Godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen tagas ombord, stuvas och lossas.

Litteratur: NJA II 1936 s. 350–351.

1. *Godsets avlämnande till sjötransportören.* Stadgandet understryker, att denna del av transporten kräver ett samarbete mellan befraktare och sjötransportör.

Första stycket avser tidsfaktorn, *andra stycket* sättet för godsets avlämnande.

2. *Tillkomst.* Lagrummet fick sin utformning vid 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principerna.* I fråga om *tiden* för lastningens utförande innebär stadgandet, att *arbetet måste fördelas över lastningstiden någorlunda jämnt.* Det påpekas särskilt i motiven, att "bortfraktarens arbete måste kunna avslutas genom en någorlunda jämn fördelning av arbetet över hela lastningstiden, och att befraktaren sålunda icke kan vara befogad att leverera allt gods vid en tidpunkt, då lastningstiden börjar att nalkas sitt slut". (NJA II 1936 s. 351.)

Beträffande *sättet för avlämnandet* är det uppenbart, att godset inte får avlämnas hur som helst utan måste vara *lämpligt anordnat för att bekvämligen kunna tas ombord.* Men samtidigt framgår av stadgandets avfattning, att "därav icke må kunna dragas den slutsatsen, att ensambestämmanderätt härvid tillkommer bortfrak-

taren". Hänsyn borde också tas "till befraktaren, som kunde hava särskilda önskningar angående godsets stuvning". Det syntes "vara tillräckligt att godset levererades med vederbörlig hänsyn tagen till fartygets förmåga att mottaga godset, till dess behöriga stuvning och till lossningen". (NJA II 1936 a. st.) Men detta kan innebära att betydande krav måste ställas på befraktaren. Där trävaror skeppas i ett system med enhetslasthantering är det en självklar plikt för befraktaren att avlämna bandade buntar med sådana yttermått att de passar in i systemet. Godsets skick vid avlämnandet har också betydelse för beräkningen av överliggetidsersättning (*demurrage*).

4. *Betydelsen av att godset är lämpligt förpackat.* Att godset vid sitt avlämnande till transport skall vara lämpligt anordnat för att kunna tas ombord, stuvas och lossas innebär vidare, att godset skall vara lämpligt förpackat.

En ursäktsgrund för sjötransportören är att det transporterade godset skadats på grund av att emballaget varit bristfälligt (kommentaren till 118 § under 19). Bristfälligt emballage betraktas som ett slags medvållande från transportkundens sida. Men kravet på emballage är olika i olika trader och för olika varor. Fabriksnya bilar transporteras vanligen helt oemballerade (*unboxed cars*). Vid sådana specialtransporter kan man inte hålla på det rättsliga utgångsläget och ge transportören rätt att åberopa frånvaron av emballage som en ursäktsgrund, samtidigt som det är ofrånkomligt att vissa skador uppkommer. Är skadorna av ringa omfattning (t. ex. repor) anses transportören vara fri från ansvar, eftersom sådana skador måste anses normala för transportsättet. För större skador (t. ex. bucklor) har transportören däremot dömts till ansvar. Vägledande mål har internationellt ansetts vara *The Southern Cross*, 1940 AMC 59, och *The Silversandal*, ib. 731. I svensk praxis föreligger avgörandet *Traviata* ND 1965 s. 308 Svea HovR, där sjötransportören ansågs ansvarig för buckelskadorna och skäligen för en tredjedel av övriga transportskador (däribland repor). Målet förliktes sedan under det att det låg i HD på så sätt, att en schematisk uppdelning av totalbeloppet för samtliga skador gjordes.

I *Tidningsmålet* ND 1959 s. 389 Sthms RR befanns 42 lossade tidningspappersrullar ha skador av typen *cuts and dents*. Emballaget var av gängse typ och någon anmärkning hade inte gjorts i konossementet. Någon ersättningsbefrielse ansågs därför inte kunna åberopas. Efter denna dom ingicks det s. k. pappersavtalet mellan sjöassuradörerna i Sverige, enligt vilket alla *cuts and dents* över 1/2 tum ersätts av redaren till 60 % och av lastassuradören till 40 %. Skador under 1/2 tum ersätts helt av lastassuradören. (Jfr *Grönfors* i Minnesskrift till Hult, 1960, s. 159 not 14, omtryckt i Transporträttsliga studier, 1975, s. 71 not 14.)

För en närmare belysning av hithörande frågor hänvisas till *Broman*, Förpackningsansvaret vid internationella transporter, i Ekonomiskt forum 1968 s. 53–65.

5. *Bestämmelsen är dispositiv.* Särskilda förhållanden kan göra det önskvärt att avvikelser får ske från det angivna mönstret, t. ex. när det gäller transport av svårhanterat gods eller under svåra yttre förhållanden. Se som exempel på sådana svåra förhållanden de faktiska omständigheterna vid lastningen i Istanbul i rättsfallet *Oljeslageriet* NJA 1949 s. 449 I SHD, där trots dessa svårigheter kontroll ändå ansågs ha kunnat äga rum och sjötransportören därför inte ägde åberopa det generella förbehållet *said to be* – ett antagligen orimligt högt ställt aktsamhetskrav (jfr nedan kommentaren till 152 § under 12). Att sådana avvikelser i och för sig är tillåtna framgår av stadgandet i 72 § SjöL.

Genom särskilda avtalsklausuler försöker man ej sällan precisera den mycket vaga bestämmelsen. Vanlig är klausulen *fac*, en förkortning för *fast as can*, innebärande att lasten skall föras fram så hastigt som fartyget kan lasta. Vid tolkningen av en sådan klausul anses man dock böra beakta, att bortfraktaren "är skyldig att söka begränsa skadan och därför måste välja det alternativ som drager den minsta kostnaden". (*Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, s. 57.) Ibland sker preciseringen genom angivande av hur mycket som skall lastas per dag, timme eller någon liknande tidsenhet.

91 §
Gods får ej lastas på däck.

Litteratur: NJA II 1936 s. 351–353; Prop. 1973: 137 s. 115 och NJA II 1975 s. 262 nederst; *Gezelius*, Några frågor om ansvaret för däckslast, i Ekonomiskt forum 1964 s. 53 ff.

1. *Däckslast.* Denna SjöL:s kortaste paragraf, som principiellt förbjuder däckslastning, rymmer mera invecklade problem än vad den första anblicken ger vid handen.

2. *Tillkomst.* Ett motsvarande förbud ingick i 117 § SjöL 1891. Utformningen ändrades 1936, och lydelsen omredigerades 1973.

3. *Sammanhanget med sjötransportörens tvingande ansvar för godset.* Enligt 168 § 2 st. SjöL äger sjötransportören förbehålla sig frihet från ansvarighet för gods, som i fraktavtalet anges som lastat på däck och även befordras på det sättet. Det är i sammanhang med denna möjlighet till full ansvarsfriskrivning, som det i 91 § SjöL stadgade förbudet mot däckslastning måste ses. Transportkunden skall inte utan vidare kunna berövas skyddet av det tvingande skadeståndsansvaret för transportören, särskilt som gods lastat på däck normalt får antas vara utsatt för större risk att skadas än underdäckslastat gods. Bankernas remboursregler föreskriver i överensstämmelse härmed, att konossement som utvisar att godset har lastats på däck avvisas som duglig grund för remburs, såvida däckslastning inte uttryckligen medgivits i rembursuppdraget.

Med däck avses här *väderdäck*, dvs. där godset är utsatt för väder, vind och vågor utan sådant skydd som utmärker lastutrymmen under däck. Ibland betecknas ganska väl inbyggda däck på t. ex. bilfärjor med termen väderdäck. Det är då inte beteckningen som är avgörande utan beskaffenheten av godsets faktiska skydd mot väder, vind och vågor.

4. *Förbudet är dispositivt.* Av 72 § SjöL framgår, att denna föreskrift om däckslastförbud skall tillämpas bara om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja. Den 1936 uttryckligen gjorda reservationen i detta avseende utmönstrades 1973 som obehövlig på grund av den generella bestämmelsen i 72 § SjöL. Sedvänjan att lasta på däck förekommer särskilt vid transport av trävaror, kol och liknande.

Förutsättning för giltig friskrivning från det tvingande ansvaret för sjötransporter är *inte bara*, att lastning på däck företas efter avtal eller på grund av sedvänja inom vederbörande fart, *utan även* att *däckslastningen särskilt anmärks i*

konossementet. En generell klausul i konossementet om rätt till däckslastning uppfyller inte kravet på särskild anmärkning. Syftet med denna andra förutsättning är givetvis att upplysa konossementsförvärvaren om denna viktiga omständighet vid godsets befordran och därmed stärka konossementets tilltro som dokument inom handeln. (Se 168 § 2 st. SjöL och kommentaren därtill.)

Vid 1936 års sjölagsändringar framhävdes i ett remissyttrande "den synnerliga vikten av att bortfraktaren ålades att i konossement göra anteckning om gods, som lastats på däck, och att detta ej finge försummas av bortfraktaren, ehuru det för denne vore bekvämt att i konossementet förbehålla sig att få efter behag lasta gods under eller på däck. I annat fall förelåge – framhölls det – uppenbar risk, att avlastare försäkrade gods blott som underdäckslast, med påföljd att fullt försäkringsskydd ej uppnåddes." (NJA II 1936 s. 352.)

Motsvarande krav på anmärkning gäller inte för andra transportdokument exempelvis *sea waybills* (fraktsedlar till sjöss, se nedan kommentaren till 151 § under 15), där dokumentet inte avser att skydda något omsättningsintresse. Där behöver ej heller rätten till däckslastning framgå av transportdokumentet. Eftersom avlastaren ändå alltid har intresse av att veta, om lastning faktiskt har skett på däck (t. ex. därför att denna omständighet påverkar försäkringsskyddet), är det vanligt att särskild anmärkning ändå görs på fraktsedlar, kvitton och liknande transportdokument på motsvarande sätt som på konossement.

När däckslastning sker är det vanliga, att denna kombineras med ansvarsfriskrivning. Men detta är i och för sig ingalunda nödvändigt. Om ingen friskrivning sker men sjötransportören har rätt till däckslastning, innebär detta att han saknar ansvar för de särskilda risker som godset utsätts för, men han undgår inte ansvar för visad försumlighet i vården av godset (kommersiellt fel, se nedan 118 § under 11) som medverkat till den uppkomna skadan, t. ex. felaktig stuvning. *Om däckslastningen inte var tillåten, utvidgas ansvaret till att omfatta alla sådana skador, som kunde ha undvikits om godset hade placerats i rummet.* Denna regel anses som uttryck för principen *casus mixtus cum culpa*, se närmare nedan om deviation i kommentaren till 98 § under 8.

Detta betraktelsesätt avviker från det härskande i *engelsk och amerikansk sjörätt, där otillåten däckslastning betraktas som otillåten deviation*, varigenom sjötransportörens möjligheter att åberopa eljest giltiga ursäktsgrunder och begränsningar av ansvaret utesluts. (Jfr *Schmidt m. fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, s. 75–76.) *De praktiska resultaten av de olika bedömningsmetoderna blir ganska likartade.*

Friskrivningsklausuler förekommer i olika typer. De begagnade formuleringarna får givetvis tolkas enligt avtalstolkningsregler, som allmänt tillämpas på friskrivningsklausuler, t. ex. att friskrivningsklausuler tolkas restriktivt liksom att otydligheter tolkas mot den som åberopar klausulen till sin fördel. Deras rättsverkningar får bedömas därefter.

5. *Däckslast av containers.* Den nya transporttekniken att använda containers transporterade på containerfartyg har medfört, att det normala mönstret däckslastning kombinerad med ansvarsfriskrivning då inte längre är aktuellt. Skälet härtill är, att moderna containerfartyg är konstruerade för att föra containers *såväl* under *som* på däck. Oberoende av var lastningen sker vill sjötransportören från ansvarssynpunkt *behandla all containerlast lika.* Fartygen är ofta specialkonstruerade så, att däckslasten förs på en höjd över vattenytan av ungefär dussinet meter eller mera, vilket väsentligt minskar risken för att vågorna skadar lasten,

jämfört med konventionella fartyg med lasten 4–6 meter över vattenytan; inte mera än *sea spray* stänker upp, utom vid extraordinärt hårt väder.

Moderna *befordringsvillkor i containerfart* brukar också uppta en särskild klausul, som *dels ger sjötransportören rätt att lasta vederbörande container på eller under däck, dels fastslår att samma tvingande ansvar gäller i båda fallen. (Containers, trailers, and transportable tanks ... may be carried on or under deck without notice to the Merchant.* Combiconbill kl. 8:2.) För den händelse sjötransportören gentemot sin kund särskilt förbinder sig att lasta containern under däck, exempelvis därför att den innehåller gods som eljest kan ta skada (såsom kirurgiska instrument som lätt kan rosta genom den kondens som bildas inne i däckslastade containers), och han sedan ändå lastar den på däck, gör han sig skyldig till kontraktsbrott. Han förlorar därmed på grund av "egenfel" sin rätt till ansvarsbegränsning (jfr kommentaren till 120 § under 10). I praktiken förekommer särskild försäkringstäckning av hithörande situationer, när sjötransportören blir avkrävd ett särskilt löfte om rumslastning men transportkunden på grund av den snabba lastningsprocedurens organisation ändå "råkar ut" för däckslastning utan att sjötransportören har kunnat förhindra detta.

92 §

Gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet skall vid avlämnandet, om möjligt, vara märkt såsom farligt; och give avlastaren de upplysningar, som äro erforderliga till förebyggande av skada.

Är eljest gods av beskaffenhet att dess fraktande kan medföra äventyr för människor, fartyg eller last, skall ock upplysning därom lämnas, där förhållandet är avlastaren veterligt.

Litteratur: NJA II 1936 s. 354–355; SOU 1972:51 s. 33–34; *Björkman,* Transport av farligt gods (Försäkringsbranschens serviceaktiebolag 1977); Damage from goods (ed. *Grönfors,* 1978); *Richter-Hannes* i Studien zum internationalen Transportrecht (1980) s. 55–100; *Sejersted,* Haagreglene (3 utg. 1976) s. 80–83; Säkrare transporter av farligt gods (Ds K 1980:10 och 1981:9).

1. *Avlastarens upplysningsplikt om godsets farliga beskaffenhet.* I denna paragraf föreskrivs en upplysningsplikt för avlastaren.

Första stycket föreskriver märkning av farligt gods och upplysningsplikt.

Andra stycket föreskriver upplysningsplikt även för gods som, utan att höra till gruppen lättantändliga, explosiva eller eljest farliga varor, ändå kan medföra skada.

I 97 § SjöL ges regler avseende ansvaret för gods, som skadar fartyget eller annat gods. 119 § ger regler för bortfraktarens rätt att avlägsna farligt gods. I 125 § SjöL fastslås, att frakt för sådant gods utgår, ändå att godset inte är i behåll vid resans slut – ett undantag från den motsatta regeln, som utgör grundregeln.

2. *Tillkomst.* Paragrafen härrör från 1936 års sjölagsändringar. Likartade föreskrifter fanns i 115 § SjöL 1891.

3. *Begreppet farligt gods.* Begreppet bestäms här, liksom i 97 och 119 §§, genom orden *lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods.* Detta sätt att ange, vilka sorters gods som åsyftas med uttrycket farligt gods, hämtar sin förebild från Haagreglerna 4 (6), där det talas om "marchandise de nature inflammable, explosive ou dangereuse" – i den engelska översättningen av den franska originaltexten återgivet med orden "goods of an inflammable, explosive or dangerous nature".

Därmed är emellertid ingen verklig klarhet uppnådd.

Exemplifieringen måste numera ses mot bakgrunden av föreskrifterna i *1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss* (SOLAS 1974). I kapitel VII av denna konvention ges närmare beskrivning av vad som från *sjösäkerhetssynpunkt* ovillkorligen är att anse som farligt gods. Kapitlet innehåller åtta regler. Regel 1 slår fast att, till fullständigande av bestämmelserna i kapitel VII, varje fördragsslutande regering skall utfärda eller låta utfärda detaljerade anvisningar beträffande särskilt angivna varuslag eller grupper av varuslag. Vidare sägs att transport av farligt gods är förbjuden om den inte sker i överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel VII. Detta förbud gäller sådant farligt gods som inte tillåts med stöd av en positiv föreskrift i de detaljerade anvisningar regeringarna utfärdat (i Sverige genom sjöfartsverket). Någon definition av vilket gods man anser vara farligt finns inte i SOLAS. I regel 2 sägs emellertid att farligt gods indelas i följande klasser:

Klass 1.	Explosiva varor.
Klass 2.	Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser.
Klass 3.	Brandfarliga vätskor.
Klass 4.	(a) Brandfarliga fasta ämnen.
Klass 4.	(b) Brandfarliga fasta ämnen eller andra ämnen med benägenhet för självantändning.
Klass 4.	(c) Brandfarliga fasta ämnen eller andra ämnen, som i beröring med vatten avgiva brandfarliga ångor.
Klass 5.	(a) Ämnen som understödjer förbränning.
Klass 5.	(b) Organiska peroxider.
Klass 6.	(a) Giftiga ämnen.
Klass 6.	(b) Smittämnen.
Klass 7.	Radioaktiva ämnen.
Klass 8.	Frätande ämnen.
Klass 9.	Annat farligt gods, d.v.s. varje annat ämne, som erfarenheten visat eller kommer att visa vara av sådan farlig beskaffenhet, att bestämmelserna i detta kapitel bör tillämpas däråt.

Till förtydligande av reglerna i kapitel VII har sjöfartsverket utfärdat *kungörelsen om transport till sjöss av farligt gods i förpackad form m.m.* (SJÖFS 1979: 18). Kungörelsens 3 § föreskriver att bestämmelserna i *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG-koden), utarbetad och antagen av IMCO (den rådgivande mellanstatliga sjöfartsorganisationen) skall gälla i svenskt farvatten och för svenska fartyg i andra farvatten. I 4 § kungörelsen sägs att farligt gods som inte uttryckligen nämns i IMDG-koden inte får lastas förrän det klassificerats och godtagits för transport. Detta innebär att allt gods som kan tänkas falla under en rubrik i regel 2 är underkastat lastningsförbud intill dess att det klarlagts att det antingen finns

upptaget i IMDG-koden eller klassificerats och godkänts för transport av sjöfartsverket eller också efter beslut av sjöfartsverket förklarats vara ofarligt.

Farligheten bedöms inte endast på grundval av godsets artegna egenskaper utan *hänsyn tas även till mängden.* Små mängder gods behåller naturligtvis sina skadebringande egenskaper men anses trots detta i samband med sjötransport som ofarliga. Att med stöd av rubrikerna i regel 2 dra någon slutsats i fråga om visst gods är att anse som "farligt" vid sjötransport går således inte.

Motsvarande bestämmelser om farligt gods vid transport med andra transportmedel än fartyg finns i fråga om luftfart i *RAR (IATA's Restricted Articles Regulations),* när det gäller järnvägstransport i *RID (International Regulations concerning transport of Dangerous goods by Rail)* och biltransport i *ADR (European Agreement on Dangerous goods by Road).*

Den omständigheten att visst gods inte omfattas av säkerhetsföreskrifter utesluter i och för sig ingalunda, att godset ändå kan anses vara farligt enligt denna paragraf. (Jfr prop. 1974: 33 s. 82–83.)

4. *Märkningsskyldighet och upplysningsskyldighet.* Detaljerna härom finns i de särskilda bestämmelserna, till vilka hänvisas. Märkningen åsyftar, att godset vid den faktiska hanteringen skall kunna urskiljas som farligt och därmed varna den som hanterar det. Upplysningarna avses framgå av dokumentationen, som alltså självständigt kan tjäna som varning. Även om varningen sviker i endera av godsströmmen eller dokumentströmmen, skall informationen om godsets farliga art ändå kunna komma fram till transportören. Bara vid ovanligt olyckliga förbiseenden kan informationen helt missa; exempel på ett sådant fall lämnar *Chiasso-fallet* NJA 1967 s. 597 SHD, där angivningen av godsslaget blivit felaktig i dokumentet samtidigt som förpackning hade skett felaktigt och märkningen av emballaget underlåtits.

5. *Skyldigheten vilar på avlastaren.* Lagtexten utpekar avlastaren som det subjekt som bär märkningsskyldigheten och uppgiftsskyldigheten. I 97 § är det däremot befraktaren, som utpekas som ansvarssubjekt för skador på grund av farligt gods. Denna oöverensstämmelse är iögonfallande. Det har antytts (SOU 1972: 51 s. 34), att den konsekventa ståndpunkten vore att hela tiden hålla sig till sjötransportörens medkontrahent transportkunden – avlastaren står ju utanför fraktavtalet (se ovan kommentaren till 71 § under 20).

6. *Skadeståndssanktionen.* Märkningsreglerna enligt specialförfattningarna är i och för sig osanktionerade. Men underlåtenhet hos avlastaren att fullgöra upplysningsplikten medför, att avlastaren riskerar att sjötransportören saknar kännedom om godsets farlighet och det strikta ansvaret enligt 97 § 2 st. därför utlöses. Denna omständighet utgör en klar påtryckning på avlastaren att ge erforderliga upplysningar till sjötransportören.

7. *Annat gods som kan medföra risk för skada.* När kategorin farligt gods 1936 beskrevs efter mönster av Haagreglerna 4 (6), kom stadgandet att sakligt omfatta ett mindre område än 115 § SjöL 1891, som talade om *gods, vars förande kan medföra äventyr för fartyget eller för den övriga lasten.* Sådant gods kan t.ex. vara krigskontraband. (Kontraband nämns som exempel under förarbetena till 1936 års sjölagsändringar redan i Sjölagskommittén 1922 s. 64–65.) För att täcka in även sådana fall tillfogades efter anmärkning av lagrådet (NJA II 1936 s. 355) ett andra stycke, där upplysningsplikt stadgas även för dessa fall.

Denna andra typ av farligt gods beskrivs som *gods vilket eljest är av beskaffenhet att*

dess fraktande kan medföra äventyr för människor, fartyg eller last. Stadgandet kan avse *två* förhållanden. Dels kan lagstiftaren ha tänkt sig sådana situationer där varor, som var för sig är harmlösa, tillsammans eller på annat sätt blir farliga (men denna situation kan också tolkningsvis inbegripas i det farliga godset, låt vara att farligheten bara aktiveras i vissa situationer). Dels kan tänkas att lasten inte utgör en fysikalisk eller kemisk risk utan är ett "formellt" hinder för transportens slutförande, ett rådighetshinder, t.ex. krigskontraband.

Den danska SjöL saknar motsvarighet till detta andra stycke. Detta anses dock inte göra någon skillnad i sak. Vid utställandet av konossement kan begäras, att avlastaren anger godsets beskaffenhet. Har så skett, bör sjötransportören – har det sagts – ha tillräcklig varukännedom för att veta att det är fråga om krigskontraband, för att anknyta till det givna exemplet. (*Bredholt & Philip,* Søloven, 1977, s. 166.)

8. *Upplysningsplikten är tvingande.* Skadeståndsbestämmelsen i 97 § är tvingande såsom given i bortfraktarens ("tredje mans") intresse och med offentligrättsligt intresse, jfr kommentaren till 72 § under 6. Härigenom sanktioneras reglerna om upplysningsplikt i 92 § så att de får anses vara i denna mening tvingande, även om specialförfattningarna med detaljerade regler i och för sig saknar tvingande karaktär i privaträttslig mening. I fråga om andra skadelidande än dem som täcks av 97 § SjöL gäller det ansvar, som följer enligt allmänna skadeståndsregler och som i och för sig *inte* är tvingande.

9. *Oljeskadekonventionen och svensk lagstiftning mot vattenförorening.* I detta sammanhang kan nämnas den särskilda lagstiftning som vilar på oljeskadekonventionen *(International Convention 1969 on Civil Liability for Oil Pollution Damage)* och den därtill anslutande fondkonventionen 1971. I svensk rätt har dessa regler införts genom *lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.* Förarbetena återfinns i prop. 1973: 140. Gemensamma bestämmelser om begränsningsfond för oljeskador och för redarens globalbegränsning föreslås införda i SjöL, se SOU 1981: 8. En av de första utbetalningar som gjorts från oljeskadefonden gällde Sverige för oljeskador i Stockholms skärgård på grund av den sovjetiska tankern *Antonio Gramscis* grundstötning vid Litauens kust. Se härom *Ganten,* Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen (1980) s. 21–28.

En särskild lag (1976: 6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg i Östersjöområdet gäller även oljeutsläpp. Men ansvarsbestämmelsen i lagens 19 § har ansetts inte vara tillämplig på oljeutsläpp från fritidsfartyg, *Vinita* NJA 1980 s. 527 SHD. Asfaltlösningen RMA 90 har befunnits utgöra en produkt som faller in under 3 § lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, *Nynäs* ND 1976 s. 73 SHD. De nämnda båda lagarna har numera sammanförts till en ny lag (1980: 424). Jfr prop. 1979/80: 167 och nedan kommentaren till 119 § under 6.

10. *Pågående arbeten på internationella konventioner om farligt gods.* Ämnet är i olika sammanhang föremål för stor uppmärksamhet, vilket sammanhänger med det ökade intresset för miljöskydd. IMCO:s Legal Committee har gjort ett förslag till konvention om sjötransporter av farligt gods. Inte mindre än fyra alternativa texter har framlagts. CMI (Comité Maritime International), dvs. den privata internationella sammanslutningen av sjörättsexperter, studerar de juridiska problemen om *carriage of hazardous and noxious substances.* UNIDROIT (Rominstitutet för privaträttens förenhetligande) har tagit upp till behandling frågan om ansvar för lastbilstransporterat farligt gods.

93 §

Avlämnas gods, som fordrar särskild vård, skall sådant uppgivas och, om möjligt, utmärkas å godset.

Penningar, värdepapper och dyrbarheter skola såsom sådana angivas.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 112 nederst; NJA II 1936 s. 356–357, 404; *Dymling,* Haagreglerna och kyltransporter (1969) s. 24–30; *Hult,* Juridisk debatt (1952) s. 211–241.

1. *Föreskrifter om särskild vård av gods.* Detta lagrum stadgar i *första stycket* skyldighet för avlastaren att ge särskilda godsvårdsföreskrifter, där särskild vård krävs.

Dyrbarheter skall enligt *andra stycket* särskilt anges som sådana.

2. *Äldre rätt.* Ett motsvarande stadgande ingick i 143 § SjöL 1891. Den allmänna skyldigheten för avlastaren att ge särskilda godsvårdsföreskrifter ansågs vara grundad i "sakens natur. Erfordrar gods särskild vård, är befälhavaren ursäktad, om sådan vård underlåtits, när han saknat tillräcklig upplysning om dess behövlighet. Det har icke ansetts nog att uppgift härom vid inlastningen meddelas, utan bör därjämte å godset utmärkas, att sådan vård erfordras; utan ett sådant yttre kännemärke kunde förblandning av olika kolli lätteligen äga rum och det kan icke anses tillhöra befälhavaren att genom anbringande av märke förekomma sådan förblandning." (Bet. 1887, a.st.)

3. *Tillkomst.* Den nuvarande avfattningen härrör från 1936 års sjölagsändringar.

4. *Principerna för rättsverkan av särskilda godsvårdsföreskrifter.* Avlastarens skyldighet att uppge, att avlämnat gods kräver särskild vård av sjötransportören, grundas på tanken att *lastägaren och hans representant bäst känner godset och dess krav.* I och för sig är det därför naturligt att en transportör som följer lastägarens egna föreskrifter om godsvården inte anses vara vållande, om skada uppkommer därav. (Jfr exempel hos *Agell,* Samtycke och risktagande, 1962, s. 174–175.) Samtidigt är det uppenbart, att *man av en yrkesmässig sjötransportör måste kunna kräva en ganska omfattande varukännedom,* i vart fall där transporten rör varor av ett slag som sjötransportören redan tidigare har erfarenhet av. En kylredare bör i och för sig veta olika temperaturkrav, som gods av skilda slag ställer, och kan därför ej befria sig från allt ansvar genom att slaviskt följa en temperaturinstruktion som han vet måste vara felaktig. Vad som åligger den ene och den andre i ett konkret fall måste därför framgå som ett resultat av *en avvägning mellan dessa båda grundtankar.*

I praktiken uppkommer många svåra avvägningsproblem. Normalt följer sjötransportören sin manual för godsvård, men om avlastaren ger helt andra instruktioner, och sjötransportören följer dessa, hur skall situationen bedömas om skada uppkommer härav? Om befraktaren helt övertagit lastningen och avlastaren stuvar lasten mot vad fartygets representant säger att man brukar göra ombord (t.ex. sex lager på varandra och inte nio), skall rent konossement utfärdas eller skall anmärkning tecknas på konossementet?

5. *Märkning bara om möjligt.* "Med hänsyn till den svårighet eller rent av omöjlighet att anbringa sådant märke, vilken, enligt vad från den praktiska

sakkunskapens sida upplysts, stundom kan föreligga, har skyldigheten att å godset utmärka behovet av särskild vård modifierats genom infogande av orden 'om möjligt'." (NJA II 1936 s. 356.) Förpackning som innehåller glas eller liknande bräckligt material brukar förses med etikett upptagande en särskild och lätt igenkännlig symbol. Men rör det sig om kyl- och fryslaster, företas vanligen ingen särskild märkning av godset. Däremot anges ibland godsvårdsföreskrifter i konossement, där sådant har utställts. Men inte heller detta anses alltid lämpligt, därför att detaljerade föreskrifter där, menar man, lätt kan binda sjötransportören på ett opraktiskt hårt sätt. Därför kan det hända, att lämnade föreskrifter endast finns i form av brev eller liknande särskilda sidolöpare till transportdokumentet. Lagen uppställer nämligen *inte något särskilt formkrav* för hur godsvårdsföreskrifter skall lämnas.

6. *Sanktionen vid bristande godsvårdsföreskrift: lindring av sjötransportörens tvingande skadeståndsansvar.* Med tillämpning av ansvaret i 118 § SjöL innebär föreskriften i 93 §, att sjötransportören inte ansvarar för sådan skada som orsakats av att särskild godsvård underlåtits, där sjötransportören inte kände eller borde ha känt till att särskilda vårdåtgärder krävdes. Detta gäller även i förhållande till godtroende konossementsförvärvare. Det har "ansetts kunna överlämnas åt rättstillämpningen att efter sig företeende omständigheter avgöra påföljden av att avlastaren ej ställt sig till efterrättelse den i förslaget 93 § första stycket intagna föreskriften att, där gods fordrar särskild vård, sådant skall uppgivas och, om möjligt, utmärkas å godset. En tillämpning av förevarande § [= 118 § SjöL] synes trygga möjligheten av ett billigt hänsynstagande därtill, att bortfraktaren, ehuru särskild uppgift ej lämnats, må hava kunnat inse godsets ömtåliga beskaffenhet." (NJA II 1936 s. 404.)

I praktiken förekommer olika ansvarsfriskrivningar, t.ex. i fråga om hantering och vård av kylgods. Dessa kan tillmätas rättsverkan endast i den mån de inte strider mot lagens tvingande ansvar för sjötransportören. (Se närmare *Dymling* s. 63–68.)

7. *Särskild angivning av dyrbarheter.* Inom transporträtten är det sedan gammalt regel, att dyrbarheter särbehandlas i förhållande till vanligt gods. Vad som faller under denna särskilda kategori av gods är långt ifrån klart. SjöL talar om *pengar, värdepapper och dyrbarheter.* Vad Sverige beträffar dröjde det ända till mitten av 1850-talet innan man hyste så pass stort förtroende till ångbåtarnas sjösäkerhet att man vågade skicka pengar med dem. (*Söderlund,* Skandinaviska banken i det svenska bankväsendets historia 1864–1914, 1964, s. 95.) Men även annat än pengar och därmed lätt jämställda värdepapper anses gå in under begreppet dyrbarheter, exempelvis smycken och tavlor (jfr järnvägsmålet om *Dardeltavlorna* NJA 1951 s. 656).

Genom angivningen får sjötransportören tillfälle att *anordna särskild bevakning, placera guldtackor i fartygets strongrum eller vidta liknande försiktighetsåtgärder.* Det väsentliga ansågs vara, att sjötransportören uppmärksammas på varornas osedvanliga värde, så att man blir "förtrogen med att särskild uppmärksamhet måste ägnas dem". (NJA II 1936 s. 356, jfr *Wikander* redan i Sjölagskommittén 1922 s. 67–68, där han till stöd för denna tanke åberopar *Pappenheims* bekanta framställning i sjörätt, se litteraturförteckningen till 71 § SjöL.)

Genom *särskild värdedeklaration* kan ansvarsgränsen för sjötransportören höjas. Normalt blir frakten då prohibitivt hög. Det vanliga tillvägagångssättet vid

transport av dyrbarheter är därför att teckna *särskild varuförsäkring* härför, något som mestadels ställer sig ekonomiskt betydligt fördelaktigare. (Jfr kommentaren till 120 § under 6.)

8. *Sanktionen vid bristande angivning av dyrbarheter: lindring av sjötransportörens tvingande skadeståndsansvar.* 143 § SjöL 1891 stadgade generellt, att sjötransportörens ansvar helt bortföll där dyrbarheter inte hade angivits. Denna hårda sanktion önskade man inte 1936 utan litade även här (jfr ovan under 6) till en nyanserad bedömning av domstolarna, hur ansvaret skulle lindras med tillämpning av presumtionsansvaret i 118 § SjöL. Detta kunde "väntas medföra tillfredsställande resultat". (NJA II 1936 s. 404.)

9. *Stadgandet är i princip dispositivt.* Detta framgår av 72 § SjöL. Inte minst i certepartifart kan parterna ibland ha intresse av att avtala annan rutin för transporterna än den som här förutsätts. Där sjötransportören bär ett tvingande ansvar, tar detta (såsom redan framgått av vad förut sagts ovan under 6 mot slutet) över vissa ansvarsfriskrivningar; därmed föreligger en viktig begränsning av möjligheterna att avtala en särskild ordning.

94 §

Befälhavaren, styrmannen eller den som eljest är därtill bemyndigad skall på avlastarens begäran meddela bevis om godsets mottagande allteftersom det avlämnas.

Litteratur: NJA II 1936 s. 357–360.

1. *Utfärdande av styrmanskvitto eller liknande mottagningshandling.* På avlastarens begäran skall kvitto på mottaget gods utfärdas allteftersom det mottas. Sådant kvitto *får inte sammanblandas med bokningsnota (booking note)*, som i tiden föregår styrmanskvittot och utgör erkännande av att lastrum reserverats, inte av att gods faktiskt mottagits. Bokningsnotan har inte reglerats i SjöL. Det förekommer att bokningsnota, underskriven av båda parter, begagnas som ett förenklat certeparti; i sådant fall gäller naturligtvis rättsreglerna för certeparti (oberoende av dokumentets egen beteckning).

2. *Tillkomst.* En motsvarande bestämmelse fanns i 124 § SjöL 1891. Den nuvarande avfattningen härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Skyldighet att utfärda kvitto.* Uttrycket "skall på avlastarens begäran" tyder på en skyldighet för den som också är behörig (nedan 4) att utfärda kvitto allteftersom godset avlämnas. Från andra sidan sett har då avlastaren rätt att kräva kvitto. "Skyldigheten" är emellertid inte sanktionerad i SjöL och bestämmelsen är dispositiv (nedan 6).

4. *Behörighet att utfärda kvitto.* Sådan behörighet har först och främst *befälhavaren.* Detta följer redan av att han är behörig att utfärda det omsättningsbara och därför särdeles väl utvecklade konossementet. Det skulle därför knappast behöva sägas här uttryckligen.

Vidare är *styrmannen* behörig att i denna sin egenskap utfärda kvitto, vars namn just på grund härav ofta är *styrmanskvitto (mate's receipt).* Styrmannen har alltså ställningsfullmakt att utfärda kvitto. (Jfr lagrådet i NJA II 1936 s. 360 och

lagtexten i 10 § 2 st. AvtL.) I dessa kvitton brukar man föra in antalet kollin och eventuella anmärkningar mot godsets skick. Tanken är, att dessa uppgifter sedan skall föras över från styrmanskvittot till konossementet, kanske efter jämförelse med uppgifter från annat håll, där sådana inhämtas (t. ex. avlastarens egen tally eller tallykvitton från anlitat särskilt tallyföretag).

Ytterligare kan *någon annan* bemyndigas att utfärda sådant kvitto. Denne någon kan exempelvis vara *fartygets agent* i vederbörande hamn. I modern linjefart blir det allt vanligare, att en funktion som denna av sjötransportören läggs på en självständig *terminaloperatör (terminal operator)*. Av en sådan utfärdat kvitto på mottagen last kallas ofta *terminalkvitto*.

5. *Kvittot är inte omsättningsbart.* Ett sådant kvitto är enbart tänkt som ett bevismedel i förhållandet mellan avlastaren och transportören *(prima facie evidence)*. Avsikten är inte att det skall presteras till bank som grund för remburs (annat än om särskild instruktion därom lämnats till banken av uppdragsgivaren). Ej heller kan kvitto fordras återlämnat till sjötransportören mot att konossement utfärdas. I motsats till bokningsnota, som ju anger början på själva fraktavtalet, brukar styrmanskvittot inte uppta några referenser till fraktavtalets standardklausuler; detta stämmer helt med dess verkan som bevisning om att visst gods faktiskt har tagits omhand av sjötransportören eller hans representant. Styrmanskvittot har alltså bara en kvittofunktion, medan konossement därutöver har en rad andra funktioner (se därom närmare kommentaren till 151 § med sammanfattning under 9). Med det sagda överensstämmer följande beskrivning av läget i engelsk rätt, given av Lord *Wright* i avgörandet *Nippon Yusen Kaisha* v. *Ramjiban Serowgee,* [1938] 2 All E. R. 285, på s. 292: "The mate's receipt is not a document of title of the goods shipped. Its transfer does not pass property in the goods, nor is its possession equivalent to possession of the goods. It is not conclusive, and its statements do not bind the shipowner as do the statements in a bill of lading signed within the master's authority. It is, however, *prima facie* evidence of the quantity and condition of the goods received, and *prima facie* it is the recipient or possessor who is entitled to have the bill of lading issued to him."

6. *Bestämmelsen är dispositiv.* Trots den imperativa formuleringen ("skall") är bestämmelsen dispositiv. Detta framgår motsättningsvis av att den inte ingår i den uppräkning som görs i 168 § 1 st. (låt vara att denna inte är uttömmande) där den nu närmast följande 95 § om utfärdande av konossement däremot upptas som tvingande. Ej heller är kvittot omsättningsbart och rör därför ej tredje mans rätt (ovan kommentaren till 72 § under 6). Enligt allmänna privaträttsliga regler kan den som mottar något till förvaring möjligen tänkas vara skyldig att utge kvitto i samband med övertagandet av det deponerade godset (jfr 12 kap. 1 § handelsbalken i 1734 års lag: "lägge in med vittnen eller tage brev därå"). Om dom på naturaluppfyllelse eller skadestånd kan framtvingas är okänt – den praktiska effekten av en vägran att utge kvitto är att depositionen inte blir av.

95 §

Efter att ha mottagit godset i sin vård, skall bortfraktaren eller befälhavaren eller den bortfraktaren eljest bemyndigat därtill på

avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement, förutsatt att behövliga handlingar och uppgifter föreligga.

När godset inlastats, skall ombordkonossement utfärdas på avlastarens begäran. Har mottagningskonossement utfärdats, skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Mottagningskonossement, på vilket antecknats namnet på det eller de fartyg, vari godset lastats, samt tid för lastningen, utgör ombordkonossement.

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

Utfärdas enligt fraktavtalet konossement med andra villkor för godsets befordran än avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för bortfraktaren, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

Litteratur: NJA II 1936 s. 360–366, 544; SOU 1972: 10 s. 51–52; Prop. 1973: 137 s. 115–116 och NJA II 1975 s. 263–264; *Falkanger* i Six lectures on the Hague Rules (1967) s. 55–87; *Grönfors,* Successiva transporter (1968) s. 72–83; *Sindballe,* Dansk Søret (1936/38) s. 286 ff. och 366; *Sejersted,* Haagreglene (3 utg. 1976) s. 99 ff.; *Wetter,* Vem kan utfärda konossement? (1968); *Wiig* i AfS Bd 2 s. 211 ff.

1. *Utfärdande av konossement.* Här har samlats ett flertal föreskrifter rörande utfärdande av konossement.

Första stycket slår fast sjötransportörens (bortfraktarens) skyldighet att utfärda mottagningskonossement, sedan han tagit godset i sin vård.

Andra stycket föreskriver motsvarande skyldighet i fråga om ombordkonossement, sedan godset inlastats.

Tredje stycket ger avlastaren rätt att få delkonossement på egen bekostnad.

Fjärde stycket slutligen gör befraktaren ansvarig gentemot sjötransportören där befraktaren utfärdat konossement med villkor som avviker från fraktavtalet, om detta medför ökat ansvar för sjötransportören.

Rättsverkningarna av konossement regleras senare i 151–167 §§ SjöL.

2. *Äldre rätt.* Mottagningskonossement var före containertrafikens och systemtransporternas genombrott på 1960-talet en ovanlig konossementstyp. Den betraktades med viss misstro (jfr NJA II 1936 s. 542–543). Både banker och köpare krävde normalt ombordkonossement för att därigenom göra sig förvissade om att godset verkligen "hade börjat att röra på sig". Enligt 167 § SjöL, i lydelsen införd genom 1936 års sjölagsändringar, gällde för mottagningskonossement vad som var stadgat om konossement "i tillämpliga delar". Det blev därför ett problem att avgöra, när ombordkonossementets regler skulle tillämpas analogiskt på mottagningskonossementet och när så inte kunde ske. (Jfr lagrådets invändning mot denna lagteknik i NJA II 1936 s. 544 och *Wiigs* framställning.) Mottagningskonossementet var därmed klassat som ett kvasi-konossement.

3. *Tillkomst.* Anpassningen till den nya tidens systemtransporter skedde genom

1973 års sjölagsändringar. Mottagningskonossementet behandlas nu som ett "verkligt" konossement jämsides med ombordkonossementet. Eftersom banker och köpare av tradition ändå ofta kräver ombordkonossement, erkänner lagskrivarna den i praktiken införda rutinen att förvandla ett mottagningskonossement till ombordkonossement i rättslig mening genom påstämpling av orden *shipped on board*. I övrigt går utformningen av lagrummet tillbaka på 1936 års sjölagsändringar. Motsvarande bestämmelser ingick i 132 och 133 §§ SjöL 1891.

4. *Skyldighet att utfärda konossement.* Bortfraktaren är skyldig att, själv eller genom sin representant, efterkomma avlastarens begäran om att konossement skall utfärdas. Denna avlastarens rätt att erhålla konossement framgår av Haagreglerna liksom av ordalagen ("skall") i denna paragraf. (Om rättsläget tidigare hänvisas till *Holtzberg* i Ekonomiskt forum 1966 s. 53 ff.) Det framstår närmast som en självklarhet, att skyldigheten i fråga om mottagningskonossement sägs inte kunna utkrävas annat än *när behövliga handlingar och uppgifter föreligger*. Är det så långt gånget att ombordkonossement ifrågasätts, föreligger givetvis sådana uppgifter. Vägran att utfärda konossement kan innefatta sådant kontraktsbrott att den som begär konossementet blir berättigad att häva det ingångna fraktavtalet. (Jfr *Almén & Eklund,* Lagen om avtal, 9 uppl. av *Nordström* 1968, s. 28 nederst.)

Att konossement utfärdas innebär inte några särskilda krav på personlig underskrift av kaptenen, fartygsagenten eller den sjötransportören eljest bemyndigat. (Frågan behandlas närmare i kommentaren till 151 § under 4.)

Den som blir skyldig att utfärda konossementet och därmed också blir bunden anges som *bortfraktaren*. Därmed avses lika väl den kontraherande sjötransportören som den verkställande sjötransportören – fartygsägaren (jfr nedan 5). Att den kontraherande sjötransportören inte blir fri från sina åtaganden genom att konossement utfärdas på den verkställande sjötransportörens vägnar framgår av 123 § SjöL.

5. *Behörighet att utfärda konossement.* I lagrummet utpekas, förutom *bortfraktaren* själv, *befälhavaren eller den bortfraktaren eljest bemyndigat därtill*. Formuleringen är avsedd att vara så vidsträckt att den inbegriper både det fall att konossementet utfärdas för den kontraherande sjötransportörens räkning och det fall att konossement utfärdas på den verkställande sjötransportörens-fartygsägarens vägnar. (Prop. 1973:137 s. 115 nederst.) Särskilt bemyndigad är ofta *fartygslinjens agent* i vederbörande hamn, för att fartyget och dess befälhavare inte skall fördröjas genom ett krav på att befälhavaren nödvändigtvis skall utfärda konossement.

När befälhavaren eller hans underfullmäktige undertecknar konossement, anses han enligt traditionell uppfattning *in dubio* företräda fartygets ägare, se ovan kommentaren till 71 § under 10. Enligt Hamburgreglerna 1978 art. 14 (2) gäller den motsatta presumtionen, att konossementet skall anses vara utfärdat för kundens bortfraktare, *the carrier*. I certepartier föreskrivs ofta, att befraktaren skall äga förfoga över rätten att utfärda konossement *(Master to sign clean Bs/L, Master to sign Bs/L as presented,* jfr *Linertime* kl. 11).

Av detta kan man dra en slutsats beträffande innebörden av begreppet bortfraktare. För att vara bortfraktare i SjöL:s mening, vad här kallas sjötransportör, krävs ingalunda att man själv äger fartyg eller åtminstone disponerar över fartyg (jfr kommentaren till 71 och 123 §§ samt *Wetter* och *Grönfors*). Avgörande är avgivandet av transportlöftet eller det faktiska omhändertagandet av godset.

6. *Särskilda regler om mottagningskonossement.* Regeln om att mottagningskonosse-

ment skall återlämnas, när ombordkonossement begärs utställt, har hämtats från 167 § 2 st. i lydelsen enligt 1936 års sjölagsändringar. Detta betraktades som en självklar ordningsföreskrift för att undvika "konkurrens mellan innehavare av lastningskonossement och av mottagningskonossement". (NJA II 1936 s. 544 överst.) Förvandlingen av mottagningskonossement till ombordkonossement genom påteckning av fartyget och tid för lastningen är en nyhet, som tillkommit genom 1973 års sjölagsändringar (ovan 3).

7. *Avlastarens rätt till delkonossement.* Sådan rätt har sedan långt tillbaka ansetts nödvändig för handeln för att delar av lasten skall smidigt kunna försäljas till olika köpare. Som särskild förutsättning har dock uppställts, att utfärdandet av särskilda konossement på delar av lasten kan ske utan väsentlig olägenhet. Dessutom skall avlastaren ersätta den kostnad som därav uppkommer. Ett annat sätt att nå motsvarande kommersiella fördel är, att mottagaren av lasten på bestämmelseorten utfärdar särskilda *delivery orders* på delar av lasten så att olika förvärvare kan var och en utlösa sin del. Rättsverkningarna av sådana delivery orders behandlas utförligt av *Littorin* i Uppsatser i sjörätt (1976) s. 139–188. Jfr de kortfattade anmärkningarna hos *Grönfors,* Allmän transporträtt (5 uppl. 1977) s. 60.

8. *Avvikelser mellan certepartivillkor och konossementsvillkor.* Vid helbefraktning – särskilt av spannmål, olja och liknande laster – är det vanligt att konossement utfärdas med hänvisning till det bakomliggande certepartiets villkor, och samtidigt upptar konossementet ofta egna standardvillkor. Om dessa avviker från certepartiets uppkommer frågan, vilka villkor som blir giltiga. Något entydigt svar på frågan kan inte ges utan en nyanserad bedömning blir nödvändig. (Se närmare kommentaren till 160 § under 6.)

Om en sådan avvikelse tillåts i fraktavtalet mellan bortfraktaren och befraktaren och bortfraktaren därigenom åsamkas ett ökat ansvar, föreskrivs här i en särskild *hold harmless*-bestämmelse, att befraktaren skall hålla bortfraktaren skadeslös. I 141 § SjöL ges en bestämmelse av motsvarande slag för tidsbefraktning. Konossementet får inte innehålla vidsträcktare friskrivning än det tvingande ansvaret tillåter, medan tidsbefraktningsavtal i avtalsfrihetens hägn ofta innehåller en total friskrivning för skada genom vårdslöshet. "Om man sålunda beträffande regressrätten anser samma regler böra komma i tillämpning som med avseende å tidsbefraktning, har konsekvensen ansetts fordra, att man här uttryckligen uttalar samma regel, som man uppställt beträffande tidsbefraktning, i stället för att praxis hänvisar till en analog tillämpning därav." (NJA II 1936 s. 364.)

9. *Bestämmelsen är tvingande.* Som framgår av uppräkningen i 168 § 1 st. är denna bestämmelse tvingande i fart som avses i 169 § (inrikes och internordisk fart under konossement eller certeparti, annan utrikes fart under Haag/Visbyreglerna samt befordran enligt konossement från land som inte är bundet av Visbyreglerna till Sverige, Danmark, Finland och Norge).

96 §

Fördröjes fartygets avgång utöver lastningstiden, enär avlastaren underlåtit att i tid tillhandahålla bortfraktaren alla nödiga, lasten

rörande handlingar eller giva order om bestämmelseort eller annan anvisning angående resan, äge bortfraktaren undfå ersättning såsom för överliggetid. För skada, som ej täckes av sådan ersättning, njute bortfraktaren ock gottgörelse, där ej antagas må, att underlåtenheten icke beror av fel eller försummelse av avlastaren eller någon för vilken han svarar.

Litteratur: SOU 1930:11 s. 22; NJA II 1936 s. 366–368; *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 152–153.

1. *Avlastarens skyldighet att tillhandahålla dokument och ge order.* Inte bara lastningstidens överskridande kan fördröja avseglingen. Även avlastarens senfärdighet med avseende på dokument och reseanvisningar kan inverka försenande. Ersättningsmöjligheterna för bortfraktaren regleras av denna paragraf.

Fördröjning av pågående resa på grund av bristande anvisningar behandlas i 99 § SjöL.

2. *Äldre rätt.* Ett motsvarande stadgande om skyldighet för avlastaren att tillhandahålla erforderliga handlingar fanns i 94 § SjöL 1864. Principen överfördes till 125 § 1 st. SjöL 1891, där påföljden uttryckligen angavs vara ersättning som inte fick sättas lägre än för överliggetidsersättning.

3. *Tillkomst.* Sin nuvarande utformning fick stadgandet vid 1936 års sjölagsändringar.

4. *Erforderliga dokument.* Vilka handlingar rörande lasten (lastningsdokument), som krävs för att fartyget skall kunna avsegla, får bedömas med hänsyn till vad som gäller för rutinerna i hamnen i fråga. Se om *letter of assurance* avgörandet *Frisia* ND 1919 s. 63 DHR. Underlåtet avlämnande av sådana handlingar är ett rättsligt hinder, som enligt detta lagrum behandlas i princip på samma sätt som det faktiska hindret att godset inte har kunnat fysiskt tas ombord i rätt tid, exempelvis på grund av att det inte hunnit ned till kajen.

5. *Erforderliga anvisningar.* Lagen beskriver detta fall som underlåtenhet att ge *order om bestämmelseort eller annan anvisning angående resan.* Det är inte fråga om sådan medverkan från befraktarens sida som att skaffa bogserbåt eller isbrytare. "Med hänsyn till det nära samband, som föreligger mellan själva lastningen och nu ifrågavarande förpliktelse, synes nämligen ett särskiljande dem emellan (sc. mellan mora med avlämnande av last och mora i nu ifrågavarande avseende) ej rätt naturligt. Snarare har det ansetts kunna ifrågasättas, huruvida icke redan vid fastställande av lastningstiden hänsyn är att taga till den normala tiden för iordningställande av lastningshandlingar." (NJA II 1936 s. 367.)

6. *Sanktionerna: överliggetidsersättning.* Båda dessa fall (4 och 5) behandlas på rättsföljdssidan så, att ersättning utgår såsom för överliggetid.

7. *Sanktionerna: vårdslöshetsansvar för överskjutande skada.* Uppgår skadan till högre belopp än den schabloniserade överliggetidsersättningen, utgår särskilt skadestånd, där avlastaren har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Vanligen begagnade certepartiformulär brukar inte stadga ett vidare gående ansvar än detta.

8. *Sanktionerna: hävning.* I förarbetena utgår man från att ett dröjsmål i hithö-

rande situationer kan bli så långvarigt, att bortfraktaren enligt allmänna kontraktsrättsliga regler får anses berättigad att häva avtalet. Någon uttrycklig bestämmelse om detta upptogs inte, desto mera som förutsättningen för hävningsrätt måste göras så sträng, att hävning som påföljd "i själva verket får utomordentligt liten betydelse". (A. motiv s. 368.)

9. *Befraktarens ansvar.* Lagrummet reglerar avlastarens ansvar i hithörande situationer. Att befraktaren och inte bara avlastaren kan bli ansvarig enligt denna reglering framgår, om paragrafen sammanställs med 75 § SjöL. (Motiven, a.st.)

10. *Bestämmelsen är dispositiv.* I princip är denna bestämmelse ett stadgande om överliggetidsersättning och som sådan föremål för parternas fria dispositioner (jfr 72 §). Vållandeansvaret är bara en förlängning av överliggetidsregleringen.

97 §

Har gods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är befraktaren ersättningsskyldig, om skadan beror av att han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

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

Litteratur: NJA II 1936 s. 368–371; Prop. 1973: 137 s. 116–117 och NJA II 1975 s. 264–265; se vidare ovan under 92 §.

1. *Skada från gods.* I denna paragraf har samlats vad SjöL innehåller rörande ansvar för sådan skada, som orsakas från gods.

Första stycket stadgar ett vållandeansvar för befraktaren, om skadan orsakas av "vanligt" gods.

Andra stycket skärper detta ansvar till ett rent strikt ansvar, om skadan orsakats av sådant gods som klassificeras som farligt och bortfraktaren ej hade kännedom om dess beskaffenhet.

2. *Tillkomst.* Paragrafen infördes vid 1936 års sjölagsändringar och har sin förebild i Haagreglerna 4 (3) och 4 (6). Den blev föremål för kraftig omarbetning vid 1973 års sjölagsändringar.

3. *Ansvarssubjektet är befraktaren.* Förut angavs avlastaren som den ansvarige. Vid de nordiska departementsöverläggningarna i samband med 1973 års sjölagsändringar fann man det "riktigast att lägga ansvaret på bortfraktarens medkontrahent i avtalet, dvs. befraktaren. I konventionen används uttrycket 'shipper' respektive 'chargeur'. Enligt definitionen av bortfraktare i konventionens artikel 1 är 'shipper' respektive 'chargeur' bortfraktarens motpart i fraktavtalet. Det får antas bäst överensstämma med konventionens mening att lägga förevarande

ansvar på befraktaren och inte på avlastaren. Frågan om vem som skall bära ansvaret för skada orsakad av godset är av särskild betydelse i de fall som avses i andra stycket, som föreskriver strikt ansvarighet. Är befraktaren och avlastaren icke samma person och har skadan orsakats av fel eller försummelse av avlastaren,.kan befraktaren genom regresskrav återkräva vad han har utgivit i ersättning enligt denna bestämmelse." (Prop. 1973: 137 s. 116.)

Med SjöL:s terminologi omfattar resebefraktning även styckegodsbefraktning (ovan kommentaren till 71 § under 9). Termen *befraktare får här därför antas omfatta även styckegodsbefraktare.* En sådan kan drabbas av ansvar för skada av farligt gods på fartyget eller annat gods. Godset kan ha varit bristfälligt förpackat och som en följd härav uppkommer brand eller explosion ombord. (Jfr SOU 1981: 8 s. 128.)

4. *Ansvaret för skada av vanligt gods är ett vållandeansvar.* Det framhålls särskilt i 97 § 1 st., att skadan skall ha orsakats av fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar. Vem han svarar för avgörs enligt allmänna skadeståndsregler om principalansvar utom och inom kontraktsförhållande.

5. *Ansvaret är begränsat till sjötransportören (bortfraktaren) och den som är skadelidande vid fartygsskada.* Den sist nämnde kan exempelvis vara "en redare som inte själv står i rättsförhållande till befraktaren. Den ansvarighet som kan föreligga gentemot andra skadelidande, t.ex. andra lastägare, bör regleras enligt allmänna skadeståndsregler. Det bör framhållas att, i överensstämmelse med konventionen, bestämmelsen i första stycket enligt 168 § är tvingande till befraktarens fördel. I sådan fart som avses i sistnämnda paragraf skall det således inte vara möjligt att avtala om strikt ansvarighet för befraktaren för skada vållad av gods som inte är av farlig beskaffenhet." (Prop. 1973: 137 a.st.)

6. *Det skadebringande godset behöver inte vara avlämnat.* I förhållande till lydelsen 1936 är detta en ändring, att ansvaret kan inträda utan att godset ännu är avlämnat. Skälet till denna ändring är uppenbarligen nutida terminalhantering av gods. "Gods kan t.ex. vålla skada för bortfraktaren i hans terminal eller på kaj, innan det omhändertagits av bortfraktaren." (Prop. 1973: 137 a.st.)

7. *Regeln om strikt ansvar för farligt gods.* Vad som är farligt gods bestäms på det sätt som angivits i kommentaren till 92 § under 3.

Här är det, till skillnad från vållanderegeln, en uttrycklig förutsättning, att *godset har tagits ombord utan att bortfraktaren hade dess farliga beskaffenhet klar för sig.*

Vidare gäller, att regeln har begränsats till att gälla *styckegodsbefraktning.* Eftersom regeln vilar på Haagreglerna, vilkas täckningsområde är just styckegodsbefraktning, ansåg man sig vid de nordiska departementsöverläggningarna kunna genomföra denna begränsning. "När andra stycket begränsats till styckegodsbefordran har detta skett av hänsyn till att det kan vara svårt att täcka ett strikt ansvar med ansvarsförsäkring. Däremot är fartyget och annat som kan skadas i regel täckt av försäkring. Såvitt gäller styckegodsbefordran är vi emellertid bundna av konventionen men det har inte ansetts lämpligt att låta bestämmelsen omfatta annan befordran. Frågan om vilket ansvar för farligt gods som åvilar befraktaren vid annan befordran än styckegodsbefordran får avgöras enligt allmänna regler och främst med beaktande av vad fraktavtalet kan innehålla på denna punkt.

Befraktarens ansvar gentemot tredje man blir här som i första stycket att bedöma enligt allmänna skadeståndsregler." (Prop. 1973: 137 s. 117.)

8. *Dispositiv och tvingande rätt.* Hänvisningen i motiven till 1936 års sjölagsänd-

ringar (NJA II 1936 s. 301) till 97 § som i sig tvingande är en smula vilseledande. Paragrafen är nämligen numera enligt uttrycklig bestämmelse tvingande i sådan fart som avses i 169 § SjöL. I fri fart är den däremot inte tvingande (prop. 1973:137 s. 116 och 117). Men möjligheten att avtala en annan utformning av befraktarens ansvar begränsas av den tvingande karaktären till befraktarens favör av bortfraktarens ansvar enligt 168 §. Jfr uttalande i förarbetena 1973 (ovan under 5).

Om resans utförande

Underrubriken. Till detta avsnitt har sammanförts en del sinsemellan ganska olikartade stadganden, som har det gemensamt att de alla angår sådant som inträffar under själva resan, dvs. efter lastning men före lossning. I befordringsvillkor kan man finna ytterligare bestämmelser om hur kontraktet skall fullgöras (under rubriker som *performance of the contract, scope of voyage, liberty clause).* Oberoende av hur de utformats kommer lagens bestämmelser att slå igenom, där de är tvingande, exempelvis frågan om tillåtlighet av deviation.

98 §

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet.

Deviation får göras endast för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 96; NJA II 1936 s. 371–373; Prop. 1973:137 s. 117 och NJA II 1975 s. 265; *Grönfors,* Tidsfaktorn vid transportavtal (1974); *Krüger,* Transportomlegning (stencil, Oslo 1973).

1. *Sjötransportörens allmänna plikt att iaktta tillbörlig skyndsamhet och hans rätt att företa skälig deviation.* Här framhålls tidsfaktorn som betydelsefull i två avseenden.

Första stycket stadgar en generell skyldighet för sjötransportören att utföra resan med tillbörlig skyndsamhet.

Andra stycket ger ett särskilt stadgande om deviation (avvikelse), en åtgärd som ju i och för sig är av beskaffenhet att förlänga tiden för resans utförande.

2. *Äldre rätt.* Dröjsmålsregler i äldre sjörätt var genomgående konstruerade så, att man reglerade tidpunkten för *fartygets avsegling.* Enligt skeppslegobalken 10 kap. SjöL 1667 får skepparen, sedan fartyget är lastat och klart, "icke försumma någon god vind att segla, antingen av penningmangel eller annat förfall, med mindre han vill svara köpmannen till all skada, hinder och försummelse". I detta, liksom i många andra avseenden, märks att reglerna inriktas mot fartygets resa och inte mot godsets transport. Samma uppläggning fanns i 125 § 2 st. SjöL 1891, enligt vilken befälhavaren skulle sörja för att fartyget efter avslutad lastning kunde ofördröjligen anträda resan. En allmän skyldighet att genomföra resan med största möjliga snabbhet fanns inte nämnd uttryckligen utan bara som något underförstått genom vad som punktvis framgick av bestämmelser om hävning, utlossning och fraktberäkning.

Järnvägarna hade vid sitt framträdande från 1800-talets mitt begagnat snabbheten i transporten av godset som främsta konkurrensmedel. Tidsfaktorns betydelse underströks genom att försening av godsets transport, innebärande ett överskridande av *transportfristen*, tog sig särskilt avancerade uttryck genom föreskrift om särskilda leveransfrister med därtill anpassad uppdelning av godset i olika klasser efter snabbheten (expressgods, vanligt gods). Tanken på en transportfrist, bestämd mellan parterna eller eljest beroende på vad som var skäligt för en omsorgsfull transportör under motsvarande förhållanden, överfördes till övriga transportmedel.

3. *Tillkomst.* För sjörättens del skedde detta först genom 1936 års sjölagsändringar, då 98 § infördes. Denna allmänna skyldighet att utföra resan med tillbörlig skyndsamhet innebär något mera än blott och bart ett principiellt deviationsförbud, nämligen en skyldighet att vidta *positiva åtgärder* till underlättande av resans snabba genomförande. Själva deviationsdelen av stadgandet, som bygger på Haagreglerna 4 (4), har jämkats redaktionellt 1973.

Hamburgreglerna 1978 innebär i förhållande härtill den förändringen, att texten inte berör deviationsfrågan över huvud. Detta anses inte betyda någon förändring vad angår resultatet, därför att den grundläggande regeln om presumtionsansvar leder till befrielse från skadeståndsansvar genom att bygga också den på en skälighetsbedömning. (Jfr att någon särskild ansvarsfrihetsregel vid skälig deviation inte ansågs behövas vid sidan av 98 § SjöL, se prop. 1973:137 s. 118.) Fråga är bara, om denna skälighetsbedömning har samma tema och innehåll som den traditionella bedömningen av frågan om en deviation är skälig eller inte. Nationell rätts deviationsregler kan också bli tillämpliga. *(Brækhus & Rein,* Handbok i P & I Forsikring, 2 utg. 1979, s. 278 nederst.)

4. *Den allmänna plikten till skyndsamhet.* Inget kontraktsåtagande är normalt tänkt att kunna utföras alldeles oberoende av tidsåtgång. För sjötransportavtalets del framgår plikten till skyndsamhet främst av denna paragraf. Resan skall, sägs det, utföras med "tillbörlig skyndsamhet" och deviation eller annan avvikelse får göras i princip endast vid "skälig anledning". Bland klausulerna i transportavtalet ingår ibland en utfästelse, att transporten skall ske med *the utmost despatch* eller *all possible despatch.* Även om detta enligt allmänt språkbruk innebär en skärpning av sjölagens uttryck "tillbörlig skyndsamhet", är formuleringen så stereotyp och sliten, att den brukar anses åsyfta blott den snabbhet som är sedvanlig inom vederbörande trade, och inte något extra. (Jfr *Krüger* s. 44, 58.)

Ofta nog motverkas också sådana utfästelser genom klausuler i certeparti eller konossement angående rätt att "anlöpa vilken hamn som helst och i vilken ordning som helst" och att "bogsera och assistera fartyg i alla lägen". Det tvingande ansvaret för sjötransportören sätter gränsen för genomslagskraften hos sådana avtalsvillkor, som lätt kan åberopas och missbrukas av sjötransportören. (Jfr NJA II 1936 s. 372.)

5. *Deviation innebär avvikelse i rum eller tid.* Ordet deviation betyder avvikelse. Skolexemplet på en tillåten deviation är också, att ett fartyg tar en omväg för att rädda människoliv. Därmed uppkommer naturligtvis en fördröjning jämfört med om resan skett oavbruten, och godsets ställande till mottagarens förfogande på bestämmelseorten har i motsvarande mån fördröjts. Även om ingen geografisk avvikelse skett med avseende på resrouten men farten varit nedsatt under den normala, anses ett fall av deviation föreligga *(deviation by delay).* En ren tidsavvi-

kelse räcker alltså, låt vara att denna brukar anses behöva vara betydlig för att kunna *amount to deviation*. (*Krüger* § 8.241, jfr § 8.247.) De svenska motiven till 1973 års sjölagsändringar slår klart fast: "Deviation täcker både avvikelse i färdväg och ren försening." (Prop. 1973: 137 s. 117.)

I engelsk och amerikansk rätt talas om deviation i ytterligare en typsituation, nämligen när underdäckslast trots allt lastas på däck. En sådan avvikelse innebär även enligt kontinentalt synsätt ett kontraktsbrott, men det är kontinentala jurister främmande att betrakta denna avvikelse under synvinkeln av den särskilda deviationsläran. (Se vidare ovan kommentaren till 91 § under 4.)

6. *Sjörättens deviationslära.* Läran om deviation (transportomläggning) har utbildats huvudsakligen inom sjörätten. Läran består av två huvuddelar: den ena talar om vilka deviationer som är tillåtna och därför inte föranleder någon sanktion, den andra talar om rättsföljderna i händelse av otillåten deviation.

Land- och lufttransporträtten saknar särregler om deviation; men även där är transportören skyldig att uppfylla sitt åtagande med omsorg och med skyndsamhet, och "sjörättens riktlinjer för deviations tillåtlighet kan antas förtjäna att med försiktighet tillämpas mera allmänt inom transporträtten". (*Grönfors,* Allmän transporträtt, 5 uppl. 1977, s. 69 överst.)

7. *Gränsen mellan tillåten och otillåten deviation.* En deviation för att *rädda människoliv* anses praktiskt taget alltid tillåten. Befälhavaren är t. o. m. skyldig att inskrida, såvitt detta kan ske utan allvarlig skada för det egna fartyget eller de ombordvarande (62 § SjöL). Beträffande deviation för *bärgning av egendom* innebär *kravet på skälighet* ett mera påtagligt krav på att det skall vara "rimlig proportion mellan vad som kan vinnas med företaget och den risk för skada på eget fartyg eller eget gods eller andra intressen som kan följa därav". (*Grönfors,* a.a. s. 68.) Formuleringen i lagtexten ("annan skälig anledning") avser att "medge skälighetskrav på varje deviation". (Prop. 1973: 137 s. 117, jfr SOU 1972: 10 s. 59 och NOU 1972: 11 s. 13.)

Skälighetskravet och den avvägning som detta föreskriver blir av stor betydelse i sådana fall, där deviation görs av *annan skälig anledning*. Ett känt engelskt avgörande, *Stag Line* v. *Foscolo Mango (The Ixia)*, 1932 A.C. 328, avsåg den situationen att ett fartyg avvek från sin färdväg för att sätta i land två ingenjörer som följt med för att utföra ett tekniskt prov med fartygets maskiner. Efter att ha avlämnat de två ingenjörerna valde befälhavaren inte den kortaste vägen tillbaka till den avtalade resrouten utan följde en kurs närmare land i syfte att nå resrouten vid en punkt närmare målet. Härunder strandade fartyget. Domstolen (House of Lords) ansåg att en otillåten deviation förelåg.

I avgörandet *Far* ND 1957 s. 311 NHR var ett fartyg på väg från Newcastle till Köpenhamn när det gick in till hamn i Sydnorge för att komplettera besättningen. Deviationen ansågs skälig. Farvattnen var inte särskilt farliga. Den obetydliga riskökningen kunde inte anses väga tungt, enär deviationen var av väsentlig betydelse för att fartyget skulle lösa "mannskapsspørsmålet".

8. *Rättsföljder vid otillåten deviation.* Företar sjötransportören en otillåten deviation, blir han i större utsträckning än eljest ansvarig för den skada som kan komma att drabba det av honom transporterade godset.

Efter vilka grundsatser ansvarigheten bör bedömas är ett omtvistat ämne. I engelsk rätt utgår man från att en otillåten deviation har till följd att sjötransportören inte längre äger åberopa några av de befrielsegrunder eller begränsningar

som upptagits i avtalet och den eljest gällande tvingande lagstiftningen. I stället svarar han enligt allmänna rättsgrundsatser gällande för en yrkesmässig transportör, nämligen som en s. k. *common carrier* (om han är en sådan). Antagligen kan sjötransportören inte försvara sig med att deviationen inte var orsak till skadan, med mindre han kan visa att skadan skulle ha inträffat även om någon deviation inte skulle ha ägt rum.

I nordisk rätt har man goda skäl att tillämpa principen *casus mixtus cum culpa*. När sjötransportören en gång gjort en oskälig och otillåten deviation och är såtillvida skyldig till försumlighet, blir han strikt ansvarig för all skada som därefter inträffar i kontraktsförhållandet, med mindre han kan visa att skadan ändå skulle ha inträffat. (Se härom särskilt *Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, s. 75–76, jfr *Karlgren* i TfR 1955 s. 361 ff., *Agell*, Samtycke och risktagande, 1962, s. 110 med hänvisningar i not 25 och bl. a. rättsfallet NJA 1957 s. 337.)

Resultatet av dessa båda rättstekniska metoder är i huvudsak detsamma, nämligen att otillåten deviation medför strikt ansvar, oavsett vilka ansvarsfrihetsgrunder som eljest kunnat anföras.

9. *Förhållandet till dröjsmålsansvaret.* Ett sådant ansvar stadgas i 118–122 §§ för de tvingande fallen och i 130 § för övriga fall. Av vad nu sagts om deviation följer, att regler om deviation och regler om dröjsmål kan vara tillämpliga på samma konkreta händelseförlopp.

Antag att gods kommit fram för sent och att mottagaren på grund av förseningen lidit en skada, som normalt är ersättningsbar under reglerna om dröjsmålsansvar. Dröjsmålet har dock uppkommit på grund av en tillåten deviation. Förhindrar inte bara denna omständighet att det särskilda strikta deviationsansvaret kan åberopas utan utgör det även en ansvarsbefriande ursäktsgrund under reglerna om dröjsmålsansvar? Svaret på denna fråga måste vara jakande. Att deviationsregler på detta sätt inverkar även på det tvingande dröjsmålsansvaret framgår redan av att dröjsmålsinvändningen är innefattad i Haagreglerna. En tillåten deviation utökar transportfristen i motsvarande mån, och något dröjsmål uppkommer därför aldrig på grund av tidsförskjutningen.

Om deviationen klassificeras som otillåten, inträder därvid inte bara det strikta deviationsansvaret (som ju faller inom deviationslärans egna domäner) utan även transportörens dröjsmålsansvar, vilket alltså skulle kunna åberopas som alternativ ansvarsgrund? Svaret även på denna fråga måste antas vara jakande. Att deviationsansvaret kan åberopas är centralpunkten i hela deviationsläran. Eftersom deviationsansvaret dels vanligen är summamässigt obegränsat, dels omfattar även efterföljande casushändelser och alltså är oberoende av eljest vanliga ansvarsfrihetsgrunder som därför i princip inte får tillämpas vid otillåten deviation (jfr *Krüger* § 10.22), är detta alternativ vanligen det för transportkunden mest fördelaktiga. Men är förutsättningar för dröjsmålsansvar uppfyllda – och detta bedöms ju alldeles oberoende av deviationsläran – måste det samtidigt bestå en möjlighet för transportkunden att i stället grunda sin ersättningstalan härpå, om han så skulle önska.

10. *Tvingande och dispositiv rätt.* Stadgandet i 98 § SjöL är tvingande så långt som detta följer av det tvingande ansvaret för sjötransportören i 118–122 §§ (jfr NJA II 1936 s. 373 nederst) och utvidgningen av ansvaret till strikt enligt principen för *casus mixtus cum culpa* vid otillåten deviation. I befordringsklausuler ingående

särskilda deviationsklausuler, som ibland är särdeles omfattande, måste därför förstås i ljuset av den tvingande regleringen och i motsvarande mån inskränkas till sin giltighet. (Jfr kommentaren till 118 § under 18.)

99 §

Fördröjes fartyget under resan, enär order om bestämmelseort eller annan anvisning angående resan icke i tid givits, skall vad i 96 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

Litteratur: NJA II 1936 s. 373–375.

1. *Bristande anvisning fördröjer själva resan.* Denna bestämmelse utsträcker principen enligt 96 § SjöL till att äga motsvarande tillämpning under själva resan.

2. *Tillkomst.* Bestämmelsen fick sin nuvarande utformning vid 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen.* Om avseglingen visserligen inte har fördröjts genom försenad order om bestämmelseort eller annan anvisning om resan, men själva resan försenas av samma orsak, gäller samma vårdslöshetsansvar som enligt 96 § SjöL. Även sanktionen hävning kan tänkas förekomma men måste även här – och kanske med än större skäl – antas vara opraktisk, därför att förutsättningarna för hävningsrätt är stränga (se ovan kommentaren till 96 § under 8). Hänvisningen till 96 § föranleder vidare, att "vid dröjsmål ersättning alltid skall utgå som vid överliggetid" (NJA II 1936 s. 375). Fråga om högre ersättning uppkommer bara, om fel eller försummelse föranleder att det nyss omtalade vållandeansvaret blir aktuellt.

4. *Avlastarens och befraktarens ansvar.* Frågan om vem som är behörig att lämna anvisning har lämnats öppen. (Motiven a.st.) I överensstämmelse med vad som gäller för 96 § får antas, att både avlastare och befraktare är behöriga och även drabbas av ansvar (jfr kommentaren till 96 § under 9).

5. *Bestämmelsen är dispositiv.* Jfr ovan kommentaren till 96 § under 10.

100 §

Bortfraktaren skall vidkännas alla skeppsumgälder, kanal- och lotsavgifter, bogseringsutgifter och andra dylika kostnader, som äro förbundna med resan.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 116; NJA II 1936 s. 375–377.

1. *Kanal- och lotsavgifter m. m.* Här fastslås regeln, att kostnader för erläggandet av här angivna avgifter åvilar sjötransportören.

2. *Tillkomst.* Paragrafen fick sin nuvarande utformning 1936. Den svarar mot 155 § SjöL 1891 och 170 § SjöL 1864.

3. *Kostnaderna måste vara förbundna med resan.* Hithörande kostnader har sedan gammalt (försäkrings- och haveristadgan 1750) kallats "mindre eller ordinarie

haveri". (Bet. 1887 a.st.). Som exempel nämns bogseringskostnader, skeppsumgälder, karantänskostnader, kanalavgifter, lotsavgifter liksom avgifter för begagnande av kajer och hamninrättningar. Jfr KK (1950: 152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter samt SOU 1927: 7, 1931: 15, 1943: 32, 1945: 24 och 1974: 24. För tillkomsten av lokala hamntaxor och deras fastställande gäller en särskild, ganska omständlig ordning. Förfarandet vid farledsavgifter är likartat. Bakom detta ligger en strävan efter att rimliga avgifter tas ut och inte mera, detta till trafikanternas skydd.

Avgörande för om en kostnad skall anses höra under denna regel är inte beräkningsgrunden eller sättet för dess uppbärande utan att kostnaden verkligen är förbunden med själva resan, dvs. befordringen. Sådana kostnader, som avser exempelvis begagnande av kaj och hamninrättning efter slutförandet av godsets befordring, t.ex. vid uppläggning efter denna tidpunkt, är det inte sjötransportörens sak att bära. Karantänskostnader skall inte obetingat drabba fartyget utan beror av skälet till karantänen. Föreskriver karantänsbestämmelser särskild behandling av visst slag av gods, påvilar kostnaderna själva lasten. (Jfr *Sindballe,* Dansk Søret, 1936/38, s. 332.)

Farledsvaruavgift enligt förordningen (1977: 1119 med ändring 1978: 12) föreskriver solidariskt ansvar för godsets ägare och för fartygets redare, men med den slutliga placeringen av avgiftsbördan så, att redaren har full regressrätt för vad han utgivit. I slutändan är det därför teoretiskt sett fråga om en avgift på godset. De praktiska svårigheterna att genomdriva en regress är däremot närmast oöverstigliga. Frågan vem som är godsets ägare beror på köpavtalets utformning i det enskilda fallet, något som redaren normalt inte kan informera sig om. I själva verket rör det sig därför om en redaren påvilande farledsavgift, som är förklädd till en varuavgift; dess konstruktion avviker från principen i denna paragraf.

4. *Stadgandet är dispositivt.* Det står därför parterna fritt att avtala en annan kostnadsfördelning där de så önskar. Detta sker också ibland. Men det förekommer också att man avtalar på ett sätt som helt motsvarar den i förevarande paragraf gjorda kostnadsfördelningen (så från resebefraktningens område *Intertankvoy* 76 kl. 16). När en avgift faller under reglerna om gemensamt haveri, blir effekten därav att den, med avvikelse från principen i denna paragraf, fördelas mellan fartyg, frakt och last.

101 §

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

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

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 52–53; NJA II 1936 s. 377–378; SOU 1963: 20 och Prop. 1966: 145 (om sjöförklaring); Prop. 1972: 110 (om ny tullag); Prop.

1973: 137 s. 117 och NJA II 1975 s. 266; *Grönfors,* Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter (2 uppl. 1960); *Sejersted,* Haagreglene (3 utg. 1976) s. 57–58; *Wikander,* Om tullverkets ansvarighet för gods i dess vård m.m. (1939, fotografiskt nytryck 1957 verkställt genom Stockholms handelskammares försorg).

1. *Huvudregeln om sjötransportörens förpliktelser.* Huvudförpliktelsen är att fortskaffa (förflytta) och vårda godset, däri inbegripet hantering vid lastning och lossning. Även i övrigt skall sjötransportören vara lastägarens man såtillvida, att han iakttar dennes rätt och bästa. Regeln är parallell till stadgandet i 65 § 1 st. SjöL om befälhavarens plikt att "under resan" ha "noggrann vård om lasten samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa".

Sjötransportören har aviseringsplikt, om godset har skadats eller förkommit.

2. *Tillkomst.* En likartad regel beträffande befälhavare fanns i 53 § SjöL 1891, och i motiven betecknas befälhavaren som både redarens och lastägarens syssloman. Detta innebär naturligtvis en svår mellanställning. Regeln överfördes genom 1936 års sjölagsändringar i vad avser sjötransportören till 101 § och bearbetades 1973 redaktionellt med ledning av stadgandet i Haagreglerna art. 3 (2).

3. *Vårdpliktens utsträckning i tiden.* Huvudregeln inom transporträtten är, att vårdplikten varar från det att transportören tar emot godset för befordran på avsändningsorten till dess han lämnar ut godset till mottagaren på bestämmelseorten. Denna princip kommer till uttryck i förevarande paragraf. Vårdplikten sanktioneras av vårdansvaret (nedan under 11).

Eftersom vårdplikten omfattar hela den angivna tidsperioden, täcker den en rad i och för sig olika hanterings- och förvaringsåtgärder under samma tid. Förutom lastning och lossning nämner lagtexten de mellan dessa åtgärder liggande åtgärderna stuvning, behandling, befordring och förvaring. Befordring är egentligen något som faller utanför vårdplikten, nämligen fortskaffningen (förflyttningen), men är samtidigt nära knuten till vårdplikten (jfr kommentaren till 118 §).

Sjötransportören kan antingen vidta åtgärderna själv eller också göra detta genom att begagna en fast agent (linjeagent) eller "kommissionär" (i äldre tid talades om ångbåtskommissionär). Detta hindrar emellertid inte, att dylika mellanmän har en vårdplikt och svarar för felaktig behandling och utlämning av godset direkt mot transportkunden på grund av kontrakt, trots att intet avtal "slutits" mellan dessa parter. Man kan uttrycka saken antingen så, att avtalet mellan sjötransportören och kommissionären etc. i visst hänseende tillerkänns verkan även gentemot de utanför avtalet stående lastemottagarna, eller så, att kommissionärens etc. omhändertagande av godset anses grunda en kontraktsrelation mellan honom och den individuelle lastemottagaren (se rättsfallen NJA 1907 s. 424, 1910 s. 602, 1919 s. 378, 1928 s. 327 och 1944 s. 160, jfr 1904 s. 108).

4. *Uppläggningsrätt som befrielse från vårdplikten.* Sjötransportören har möjlighet att ensidigt befria sig från sin på fraktavtalet grundade vårdplikt genom att upplägga godset i enlighet med reglerna om uppläggningsrätt i 114 och 115 §§ SjöL (se därom kommentaren till nämnda paragrafer). Det förutsätts därvid röra sig om en tredje person som mottar godset till förvaring. Sådan person kan vara av många olika slag, t.ex. sådana som nämns här i fortsättningen (under 5–8) eller en för uppdraget lämpad privatperson. Men även utan att reglerna om uppläggningsrätt följs kan sjötransportörens vårdplikt helt (eller i fråga om

tullverket vid äldre godshantering delvis) upphöra redan i och med att nämnda slag av förvarare tagit hand om godset.

Den s.k. *kajförvaltningen i Helsingfors* har ansetts mottaga godset för lastägarens räkning enligt lokala föreskrifter. På grund härav anses kajförvaltningen utan vidare träda i mottagarens ställe, oberoende av om mottagaren givit kajförvaltningen något uppdrag eller några instruktioner. (*R. Beckman,* Om fartygsbefälhavares rättsliga ställning 2, 1945, s. 314–315; jfr *Hagbergh* i SvJT 1946 s. 550 och *Grönfors,* Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter, 2 uppl. 1960, s. 98 not 6.) Denna konstruktion med godsmottagningsföretag som i och för sig fullmäktig för lastägaren, är unik för de nordiska länderna. De följande anmärkningarna utgår från att den mottagande anses som fristående från mottagaren i den meningen, att han inte är fullmäktig för mottagaren och att godset därför inte kan anses redan ha kommit i mottagarens besittning.

5. *Frihamnsbolags ansvar som befrielse från vårdplikt.* Sådant bolag bär enligt sitt reglemente depositarieansvar för gods, som anmälts eller enligt gällande regler anses anmält till uppläggning (jfr *Strumpmålet* NJA 1951 s. 365 SHD, *Skjortmålet* NJA 1962 s. 689 SHD och *Perssons lådor* NJA 1962 s. 770 SHD). Om särskilt bolag fått på sig överfört viss del av frihamnsrörelsen, ansvarar detta bolag endast i den mån bolagets verksamhet föranleder därtill (jfr *Godsmottagning* NJA 1949 s. 791 ävensom NJA 1955 C 83 och 84).

Föreligger ansvar för frihamnsbolag, har sjötransportörens vårdplikt upphört. Inte heller föreligger någon vårdplikt från tullverkets sida.

6. *Tullverkets ansvar som befrielse från vårdplikt.* För i tullhamn lossat gods fanns före 1973 ingen annan föreskrift än en i då gällande tullstadga 16 § 2 st. ingående hänvisning till vad särskilt stadgats. Men några stadganden i ämnet utfärdades aldrig, även om saken utreddes *(Wikanders* utredning). Jfr NJA II 1936 s. 377 f.

Genom en rad avgöranden utmejslades regler om tullverkets ansvar i rättspraxis (se *Grönfors* s. 42–55). Särskild uppmärksamhet väckte domen *Ringström & Khans mattor* NJA 1950 s. 5 SHD. Till grund för detta avgörande låg tanken, att tullverket bär ett *depositarieliknande ansvar* så länge godset på grund av tullverkets ingripande måste uppläggas på anvisad plats och inte får utlämnas förrän tullproceduren genom godsets frisläppande har avslutats. Eftersom *tullverket ingripit faktiskt dispositionshindrande* (som ett "störande moment") på godsets väg från sjötransportören till mottagaren, så måste också tullverket belastas med något slags ansvar för godset, låt vara att verkets egentliga uppgift endast är att uppbära den offentliga avgift som tullen utgör. Ansvaret var *uttunnat jämfört med det privaträttsliga depositarieansvaret,* t. ex. så att *även under denna ansvarstid mottagaren ansågs vara själv skyldig att företa vissa godsvårdande åtgärder,* såsom täckning av väderleksömtåligt gods på kaj (*Grönfors* s. 47–49).

Genom införandet av s. k. avancerad tullbehandling, enligt vilken godsvården helt lämnades till någon annan organisation och tullverket i princip inskränkte sig till uppbörden av tullavgiften, ändrades detta ansvarsläge. Så skedde först genom särskilda avtal på grundval av cirkulär den 4 oktober 1963 (Tullverkets författningssamling nr 204) och slutligen generellt med stöd av tullagen (1973: 670). Genom att medge ett s. k. hemtagningsförfarande och dra sig undan den fysiska befattningen med godset, så att mottagarens disposition över godset ej längre förhindras, får tullverket ansvaret att upphöra i motsvarande mån och därmed också vårdplikten. Tulltaxeringen sker då på basis av obligatorisk tulldeklaration, ej fysisk inspektion av godset.

Tar tullverket stickprov på visst gods och i förhållande till detta ingriper faktiskt dispositionshindrande genom tvångsvis omhändertagande, blir numera 3:2 skadeståndslagen (1972: 207) att tillämpa. Stadgandet kan då tillämpas i viss anslutning till vad som gäller civilrättsligt beträffande gods som någon har i sin vård, dvs. vållandeansvar med omvänd bevisbörda. Jfr *Bengtsson*, Skadestånd vid myndighetsutövning 1 (1976) s. 113, 324 ff. *I sådant fall har mottagaren ingen vårdplikt till godset.*

7. *Privata godsmottagningsföretags ansvar som befrielse från vårdplikt.* Tullverkets tillbakadragande från godshanterande och godsvårdande funktioner har lett till att åtskilliga företagare inom transportbranschen bildat privata godsemottagningsbolag med uppgift att ersätta tullverkets tidigare godsvård och godsansvar. De ansvarar då enligt "gängse civilrättsliga regler" (prop. 1972: 110 s. 46). I den mån tillgång till sådana bolag saknas, vilket kan vara fallet särskilt i mindre hamnar, fortsätter tullverket övergångsvis att ta hand om varor som skall tulldeklareras. Därvid förutsätts, att rättsförhållandet till importören "regleras i huvudsak enligt de grunder som gäller f. n." (a. st.). Bärkraften i detta sista uttalande kan betvivlas. Tullverkets lindrigare depositarieliknande ansvar beror på särskilda historiska förhållanden, som efter den nya tullagen ej längre existerar. Där tullverket övergångsvis fyller samma uppgift som eljest normalt skulle ha fyllts av ett privat godsemottagningsbolag, får det också antas bära samma depositarieansvar, dvs. enligt vanliga civilrättsliga regler.

Depositarieansvaret är i och för sig dispositivt. Den omständigheten, att det privata godsemottagningsföretagets uppgift är just godsvården, måste emellertid antas sätta snäva gränser för friskrivning i förhållande till vanligt civilrättsligt depositarieansvar, jfr generalklausulen mot oskäliga avtalsvillkor i 36 § AvtL. Där godset lämnats till en privat godsemottagare i enlighet med det sagda, har sjötransportörens vårdplikt också upphört.

8. *Särskilda terminalföretags ansvar som befrielse från vårdplikt.* För att rationalisera hamnrörelsen är det vanligt, att allt större delar därav centraliseras till särskilt bildade terminalföretag, som utför en rad olika tjänster "inom en och samma ram". Så har skett i Göteborg, Nordens största containerhamn, där Göteborgs Stuveri AB fyller denna funktion. Ansvaret regleras av åtskilliga lokala föreskrifter och villkor liksom av särskilda avtal med kunder, som begagnar terminalföretagets tjänster. Avtalen har alltmera standardiserats efter en modell, som innebär ett åtagande i princip av ansvar för culpa med omvänd bevisbörda, m. a. o. det normala depositarieansvaret. Terminalvillkor i andra länder uppvisar ofta en annan struktur, t. ex. ansvar för culpa med rättvänd bevisbörda. Arbete på en standardisering av terminalvillkoren pågår på det internationella planet.

Där godset på angivna sätt omhändertagits av särskilt terminalföretag, har också sjötransportörens vårdplikt upphört.

9. *Sjötransportörens allmänna plikt att iaktta lastägarens rätt och bästa.* Utöver vårdplikten, sådan den nu beskrivits, stadgar 101 § SjöL en allmän plikt för sjötransportören att i övrigt iaktta lastägarens rätt och bästa. Denna allmänna plikt omspänner samma tidrymd, nämligen från det att sjötransportören tar hand om godset till dess han lämnar ut det. I detta avseende kan därför hänvisas till vad nu sagts om vårdpliktens utsträckning i tiden.

Genom att stadga denna sjötransportörens allmänna plikt att tillvarata lastägarens rätt och bästa, har SjöL fastslagit att sjötransportören i denna mening

skall uppfattas som lastägarens man. Därmed leds man på ett naturligt sätt över till att också ge honom behörighet att företräda lastägaren vid företagande av vissa åtgärder i kundens intresse, se 102 § SjöL.

Sjötransportörens förut behandlade *vårdplikt riktar sig lika väl mot lastägaren som mot varje annan intressent i godset,* t. ex. befraktaren eller mottagaren, när denne är taleberättigad gentemot sjötransportören på grund av fraktavtalet. (Jfr *R. Beckman,* Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning 1, 1936, s. 49–55, och 2, 1945, s. 281 not 1.) Mottagaren och lastägaren kan visserligen vara samma person, men de kan också vara olika personer, t. ex. mottagningsspeditör (som angivits som mottagare) och godsets verklige ägare. (Jfr ovan kommentaren till 71 § under 22.) Själva *underrättelseplikten* (se nedan under 10) *riktar sig däremot enbart mot lastägaren* (subsidiärt mot avlastaren som ersättare för lastägaren). SjöL använder termen lastägare med just denna innebörd i 101–104 §§. (Se vidare ovan kommentaren till 71 § under 20.) Sammanknytningen med ägarefunktionen framgår klart av att ägarens ansvar begränsas till själva godset och av att sjötransportörens realisationsbefogenhet kringgärdas av regler till skydd för ägaren.

10. *Sjötransportörens underrättelseplikt mot lastägaren.* Har gods, som tagits om hand för transport, gått förlorat eller skadats, är sjötransportören enligt 101 § 2 st. skyldig att underrätta i första hand lastägaren och i andra hand, om denne ej kan nås, avlastaren. Med den sistnämnde har sjötransportören ju redan haft kontakt i samband med godsets avlämnande för transport och bör därför kunna nå honom.

Vanligt är att en *notify address* anges, särskilt när en bank har ställts som mottagare för sändningen. I sådant fall lär sjötransportören vara tvungen att underrätta *notify address* som vanligen är den slutliga mottagaren av godset.

Underrättelseplikten infördes vid 1967 års sjölagsändringar, innefattande bl. a. reglerna om sjöförklaring. Skälet var, att sjöförklaring i fall av lastskada gjordes fakultativ, vilket ansågs medföra ett behov av att sjötransportören underrättar lastägaren om skadan. (Jfr *Rune* i SvJT 1968 s. 369.)

11. *Sanktionen är skadeståndsansvaret.* I förevarande paragraf regleras sjötransportörens plikter med avseende på godset; något om hans ansvar nämns inte i detta sammanhang. Sanktionen är emellertid att finna i skadeståndsreglerna. *Vårdplikten* sanktioneras av det *vårdansvar,* som regleras i 118 och följande §§. Att så är förhållandet påpekas uttryckligen i förarbetena. (NJA II 1936 s. 377.) Ansvaret är till stor del tvingande (nedan 12).

Underrättelseplikten är sanktionerad på så sätt, att *underlåtenhet att fullgöra densamma medför skyldighet att ersätta den ytterligare skada som därav kan uppkomma för lastägaren.* Detta behöver inte stadgas särskilt, ty det följer redan av den allmänna rättsprincipen, att varje godsvårdare måste vara verksam för att begränsa omfattningen av skada som drabbar gods i hans vård.

12. *Tvingande och dispositiv rätt.* Sjötransportörens vårdplikt är i stor utsträckning tvingande. Detta framgår närmare av 168 och 169 §§ SjöL, vartill hänvisas. Se även kommentaren till 118 § under 2–4. Utanför gränserna för detta tvingande ansvar är det fråga om dispositiv rätt, så långt som avtalsfriheten över huvud sträcker sig, jfr t. ex. den allmänna jämkningsregeln för oskäliga avtalsvillkor i AvtL 36 §.

Sådant ansvar som drabbar sjötransportören vid brott mot underrättelseplikten bör betraktas som dispositivt och alltså kunna avtalas bort mellan parterna i fraktavtalet. Regeln om underrättelseplikt blir i så fall att uppfatta som enbart en

ordningsföreskrift. Härför talar i varje fall, att bara 101 § *1 st.* SjöL i 168 § anges som tvingande. Utgår man däremot ifrån att underrättelseskyldigheten enligt 2 st. följer av 1 st. (jfr prop. 1966:145 s. 139 nederst) är saken kanske mera tveksam.

102 §

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

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

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

103 §

Innan bortfraktaren ingår förbindelse eller eljest vidtager särskild åtgärd för lastens behov, bör han, där omständigheterna det medgiva, därom inhämta föreskrift. Rörande försäljning av gods bör han, om föreskrift ej föreligger, inhämta utlåtande av besiktningsmän eller andra sakkunniga. Försäljningen skall äga rum på offentlig auktion eller, där det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt.

Om vidtagen åtgärd bör lastägaren underrättas.

104 §

För de förbindelser bortfraktaren ingår och för vad han förskjuter för lastens behov häfte ägaren allenast med lasten.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 52–53; Sjölagskommittén 1922 s. 178–186; SOU 1930:11 s. 32; NJA II 1936 s. 378–383; NJA II 1967 s. 49–56 (om motsvarande regler rörande fartygsbefälhavaren); Prop. 1973:137 s. 117–118 och NJA II 1975 s. 266; *Adlercreutz,* Avtal (4 uppl. 1977) s. 51–52 och Avtalsrätt I (6 uppl. 1980) s. 139–148; *R. Beckman,* Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning 2 (1945); *Grönfors,* Ställningsfullmakt och bulvanskap (1961) s. 212 ff., särskilt s. 220–221

och 228–239; *Schött* i Sjö- och transporträtt 2 (1976) s. 161–201; *Tiberg*, Mellanmansrätt (5 uppl. 1977) s. 37–41.

1. *Sjötransportörens ställningsfullmakt för lastägaren.* Huvudregeln om sjötransportörens förpliktelser mot transportkunden leder naturligt fram till stadgandena i 102–104 §§ om sjötransportörens behörighet och befogenhet att företräda transportkunden i särskilda situationer.

102 § 1 st. fastslår behörighetens omfattning.

102 § 2 och 3 st. ger sjötransportören rätt att pantsätta eller sälja godset under vissa omständigheter.

103 § stadgar skyldighet för sjötransportören att inhämta föreskrifter från lastägaren m. m.

104 § fastslår slutligen principen att godset häftar för sjötransportörens förbindelser, inte lastägaren personligen.

Reglerna framstår som parallella med motsvarande regler om fartygsbefälhavarens ställningsfullmakt i 64–66 §§ SjöL.

2. *Tillkomst.* I samband med 1936 års sjölagsändringar infördes, efter förebild av den ställningsfullmakt som SjöL redan tillerkände fartygsbefälhavaren, en motsvarande fullmakt "jämväl åt bortfraktaren och hans övriga sysslomän". (NJA II 1936 s. 379.) En redaktionell överarbetning av 102 § SjöL företogs vid 1973 års sjölagsändringar, varvid beaktades de justeringar som redan hade företagits i befälhavarkapitlet vid 1967 års sjölagsändringar (prop. 1973: 137 s. 117–118).

3. *Avtalslagens regel om ställningsfullmakt.* AvtL 10 § 2 st. ger en allmän regel om ställningsfullmakt. Den som i följd av avtal med huvudmannen intar en ställning, som sedvanligen medför behörighet att handla på dennes vägnar, har också tillerkänts sådan behörighet. Tanken är, att den yttre synbara ställningen skall gentemot godtroende tredje man verka behörighetsgrundande, även om i det enskilda fallet någon fullmakt ej skulle ha meddelats. Anordningen är tänkt att verka till affärslivets skydd. I rättspraxis har denna fullmaktstyp kompletterats med särskilda typer, som anknyter till avtalslagens regel. Så har t. ex. ett upprepat handlande av "mellanmannen" utan att "huvudmannen" ingripit för att förhindra ett upprepande, medfört behörighet, trots att någon sedvänja inte påvisats föreligga (s. k. toleransfullmakt).

4. *Specialregeln om sjötransportörens ställningsfullmakt för lastägaren.* Utöver avtalslagens allmänna regel om ställningsfullmakt finns i lagmaterialet ett flertal specialregler om ställningsfullmakt. En sådan specialregel om fartygsbefälhavaren ingår i 64 § SjöL vad avser sjötransportören och 65 § när det gäller lastägaren. Genom att han självständigt i förhållande till redaren företräder även lastägaren, har han alltså den grannlaga uppgiften att samtidigt tjäna två herrar; hans självständiga rätt i förhållande till sjötransportören har därför ansetts vara betydelsefull. (Jfr *R. Beckman* s. 281–295.) Stadgandet i 102 § SjöL avser att införa en motsvarande ställningsfullmakt för sjötransportören och hans övriga sysslomän (NJA II 1936 s. 379).

Behörighetsgränsen enligt dessa specialregler anges konkret med ledning av ställningens särart. Befälhavaren sägs i 64 § vara behörig att på redarens vägnar företa sådana rättshandlingar som avser fartygets bevarande och resans fortsättande. (Innebörden härav anger *Sandström*, Befälhavareavtal och sjöpanträtt,

1969, s. 239–254.) Fartygsbefälhavaren kan alltså företa vissa inköp för sitt fartygs räkning. "Men skulle han ta sig för att göra inköp även för ett annat av rederiets fartyg, så skulle skeppsfourneraren – eller vem som nu har sålt varorna – inte därigenom få något krav emot rederiet, ty befälhavaren har överskridit den behörighet han har enligt lag." (*Tiberg* s. 47.) Samma behörighetsgräns anges i 65 § 1 st. i fråga om vad fartygsbefälhavaren kan göra på lastägarens vägnar. Sjötransportörens behörighet att företräda lastägaren enligt kapitlet om godsbefordran anges däremot vara knuten inte till fartyget och dess resa utan till motsvarande åtgärder inriktade på själva godset, nämligen *godsets bevarande och befordran.*

Härtill kommer *den processuella behörigheten* att väcka talan i mål angående godset och utföra denna talan, vilket motsvarar en behörighet som också tillerkänts fartygets befälhavare i 64 och 65 §§.

Den angivna beskrivningen av behörighetsgränsen knyts samman med lagtexten i övrigt därigenom, att rättshandlingarna i fråga sägs skola *avse* godsets bevarande eller befordran. Utmärkande för ställningsfullmakt, och som en sådan betecknas uttryckligen sjötransportörens behörighet enligt denna paragraf (NJA II 1936 s. 379), är att den är en s.k. *självständig fullmakt,* dvs. bygger på *yttre* och för tredje man synbara förhållanden. Överskrider den ställningsfullmäktige dessa gränser, blir huvudmannen *inte* bunden därav även om tredje man-medkontrahenten skulle vara i god tro; noga taget kan han inte sägas vara godtroende, eftersom han kunnat iaktta eller borde ha iakttagit att behörighetsgränsen överskreds. "Avsikten" med en rättshandling är ett *inre* förhållande, ett subjektivt element hos den som företar rättshandlingen. Men denna subjektiva viljeinriktning är troligen, i överensstämmelse med det allmänna mönstret för ställningsfullmakt, tänkt som *ändamålet med rättshandlingen,* m.a.o. den objektivt iakttagna egenskapen hos densamma att vara *ägnad* att åstadkomma godsets bevarande eller befordran. Den som av den yttre situationen kan sluta sig till rättshandlingens art på detta sätt skall kunna vara säker på att behörighet föreligger så länge han själv är i god tro.

Godtroskravet vid realisationsbefogenheten är annorlunda utformat (se närmare nedan under 7).

5. *Förhållandet till avtalslagens regel om ställningsfullmakt.* Fartygsbefälhavarens ställningsfullmakt för redaren kan räkna anor ända från antik romersk rätt. I SjöL 1891 fanns ett likartat stadgande liksom en hans ställningsfullmakt för lastägarna. När 10 § 2 st. AvtL införde en generellt formulerad regel om ställningsfullmakt, var avsikten ingalunda att undanträngа en specialfullmakt av denna typ. Det får därför anses vara fullt möjligt att tillämpa den allmänna regeln om ställningsfullmakt vid sidan om SjöL:s specialfullmakt, vars behörighetsgräns på vissa punkter avviker från avtalslagens regel; den sistnämnda innehåller t. ex. inte någon begränsning till viss resa. (Se *Adlercreutz,* Avtalsrätt I, 1980, s. 146–147 med hänv.) Samma är uppenbarligen förhållandet med sjötransportörens ställningsfullmakt för lastägaren enligt förevarande specialregel.

6. *Sjötransportörens skyldighet att handla för lastägarens räkning.* Den här kommenterade föreskriften handlar bara om sjötransportörens rätt att företräda lastägaren vid vissa rättshandlingar. Det talas ingenting om hans skyldighet att företa angivna åtgärder med för lastägaren bindande verkan.

Detta förhållande väckte viss kritik vid remissbehandlingen av SOU 1930: 11.

Kritiken medförde inte någon komplettering av lagtexten. I motiven utvecklade däremot sjölagskommittén följande synpunkter i frågan: "I förslaget åter har kommittén förmenat uttryck för befälhavarens och bortfraktarens skyldighet – utöver vad indirekt kan sägas framgå ur föreskrifterna om behörighet och befogenhet – vara tillräckligt givet genom bestämmelserna i dels 53 § [nu 65 §] sjölagen att befälhavaren skall under resan hava noggrann vård om lasten samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa, dels ock 101 § i förslaget, att från godsets mottagande till dess avlämnande bortfraktaren skall hava noggrann vård om godset samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa." (NJA II 1936 s. 380–381.)

R. Beckman beskriver (s. 301) rättsläget i detta avseende med följande ord: "Förhållandena på sjön äro så varierande, att i lag icke kunna givas detaljerade regler om vad befälhavaren i förekommande fall har att göra; han måste rätta sig efter omständigheterna i varje särskilt fall. I allmänhet kan man säga, att befälhavaren skall handla som en förståndig man i överensstämmelse med god sjömanssed och situationens krav."

Sjötransportörens egna transportvillkor brukar vidare uppta särskilda regler härom. I linjetrafik är omlastningsskyldighet normalt en med transportåtagandet förbunden plikt. (Jfr kommentaren till 101 § under 9.)

7. *Sjötransportörens realisationsbefogenhet.* En gammal grundtanke inom sjötransporträtten är att "godset skall betala frakten" (jfr kommentaren till 124 §). Denna sats kan rent av uppfattas som en allmän transporträttslig princip (*Grönfors,* Allmän transporträtt, 5 uppl. 1977, s. 42). I överensstämmelse härmed har man anordnat reglerna om avståndsfrakt (kommentaren till 129 § med det där berörda *Hommelviksfallet* NJA 1942 s. 707) liksom de här mötande reglerna om *transportörens rätt att ur godset göra sig betald för frakt och liknande utgifter för godset.*

För att få medel till detta ändamål är sjötransportören tillförsäkrad rätten att *sälja godset.* Enligt principen att det större inbegriper det mindre innebär detta, att även de för lastägaren mindre ingripande åtgärderna att *pantsätta godset* eller eljest *uppta lån för lastägarens räkning* står öppna. (Jfr DepCh i NJA II 1967 s. 50.)

De angivna åtgärderna sägs sjötransportören få företa vid behov. Rekvisitet att *åtgärden skall vara behövlig* får sin betydelse därigenom, att den blir bindande mot sådan tredje man som var i god tro härom – motsättningsvis saknar bindande verkan gentemot ondtroende tredje man.

Godtroskravets utformning i detta sammanhang blev föremål för vidlyftig debatt i samband med befälhavarkapitlets omredigering vid 1967 års sjölagsändringar. (NJA II 1967 s. 50–56.) Den här gällande lydelsen lägger inte någon markerad bevisbörda på tredje man; det hade den motsvarande äldre regeln i befälhavarkapitlet gjort. DepCh framhöll, att avsikten var "att bevisfrågan skall bedömas på samma sätt som i allmänhet gäller i fråga om inverkan av god tro på en rättshandlings giltighet. Utgångspunkten är sålunda att god tro i allmänhet skall anses föreligga om inte viss bevisning för motsatsen förebragts. En övergång från den nuvarande bevisbörderegeln, som härrör från sjölagens tillkomst, till denna allmänna grundsats torde dock med hänsyn till den nu gällande fria bevisprövningens princip inte innebära någon större saklig ändring i praktiken. Den föreslagna lydelsen torde nämligen i förening med den fria bevisprövningen medge en nyanserad tillämpning efter omständigheterna i varje särskilt fall. Enligt min mening ger den utrymme för även ganska stränga krav på tredje mans

uppmärksamhet, när omständigheterna föranleder det. Jag vill erinra om att det på ett närliggande område för godtrosförvärv har inom ramen för de allmänna reglerna om god tro i rättstillämpningen för vissa fall utkristalliserats ett aktsamhetskrav, som skärpts till en verklig undersökningsplikt för tredje man. Om förhållandena vid tillämpningen av den föreslagna regeln ger anledning till ett skärpt aktsamhetskrav på tredje man, torde, som de förut nämnda tre ledamöterna av lagrådet också antytt, regelns verkan väsentligen förbli densamma som nu. Av avgörande betydelse för den föreslagna ändringen är som jag anförde vid remissen till lagrådet, att godtrosreglerna bör vara desamma i den nu ifrågavarande §:n och 102 § sjölagen och överensstämma med motsvarande regler i de övriga nordiska sjölagarna. Att nu ändra 102 §, som tillkommit efter nordiskt samarbete inom befraktningsrätten och som såvitt nu är i fråga har samma lydelse i de nordiska lagarna, kan jag inte tillstyrka. Efter förebild av denna § har samma ändring som i det till lagrådet remitterade förslaget nu företagits i motsvarande norska bestämmelse. Samma lydelse finns redan i de danska och finska lagarna." (NJA II 1967 s. 55.) *Rune* kommenterar (i SvJT 1968 s. 364) ändringen på detta sätt: "En utformning som den nu gällande anses i allmänhet böra föranleda att god tro presumeras. En sådan innebörd har den ändrade regeln också tillskrivits under förarbetena samtidigt som det antagits att den fria bevisprövningen skulle helt eller delvis reducera betydelsen av ändringen. Vilken ståndpunkt man än väljer är det dock tydligt att man med hänsyn till den nordiska rättslikhetens betydelse för utformningen icke kan undgå att fästa det största avseende vid innebörden av motsvarande danska, finska och norska regler. Och det torde medföra att bevisbördan i eventuell praxis läggs på tredje man."

Ytterligare får sjötransportören sälja godset för lastägarens räkning i en särpräglad situation, nämligen när *godset inte kan förvaras utan förskämning eller snar förstörelse*. Typiskt exempel erbjuder färskvaror av typen färsk frukt.

Ett tredje typfall, där realisationsbefogenhet för sjötransportören föreligger, är det där *kostnaden för godsets förvaring eller vidare transport uppenbarligen skulle bli alltför hög*. "När förslaget i detta sammanhang upptagit ordet 'uppenbarligen', har detta skett för att framhäva den försiktighet med avseende å försäljningsrättens utövande, som måste iakttagas. Ett dylikt framhävande har av kommittén ansetts påkallat jämväl med hänsyn därtill, att behörigheten enligt förslaget tillkommer ej blott befälhavaren utan jämväl bortfraktaren och hans ombud överhuvud. Vid sidan av förskämning nämnes i förslaget, liksom i 35 § köplagen och 17 § upplagsbevislagen, snar förstörelse." (NJA II 1936 s. 380.) Ett exempel på fall, där kostnaden för vidaretransport skulle bli alltför hög, erbjuder förstörelsen av ett parti fruset kött, som genom stuvning tillsammans med apelsiner skadats av gaser från apelsinerna. Sådant kött är inte prima människoföda och får därför ett starkt minskat värde, men det kan däremot användas för framställning av djurföda. Jfr situationen i *Stella Marina* ND 1963 s. 195 svensk skiljedom, där godset försåldes i mellanhamn visserligen inte för lastägarens räkning men sålunda, att förhyraren enligt certepartiet köpte godset av lastägaren för fullt pris och sedan *för egen räkning* sålde partiet; därefter gjorde förhyraren gällande rätt mot fartygets ägare för mellanskillnaden.

Till lastägarens skydd stadgas, att försäljningen skall ske *på offentlig auktion eller eljest på betryggande sätt*. Med hänsyn till "den stränghet, varmed den svenska

lagstiftaren på andra områden, t. ex. köplagens, kommissionslagens och upplagsbevislagens, upprätthållit kravet på offentlig auktion," har SjöL:s tidigare "stadgande ansetts böra modifieras allenast i den måtto, att försäljningen förklarats skola äga rum på offentlig auktion eller, där det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt. För försiktighet vid eftergivandet av kravet på offentlig auktion har synts tala jämväl den betydelse, som försäljningen äger med avseende å sjöpanträtt." (NJA II 1936 s. 382.) Denna positiva uppfattning om offentlig auktion som det mest tillförlitliga sättet att sälja godset, har på senare tid utsatts för allvarlig kritik. I köplagsförslaget 1976 framhålls sålunda, att uppnådda priser varit alltför dåliga och att man numera inte ens kan uppställa en presumtion för att auktion är den mest fördelaktiga utvägen. Därför föreslogs en allmän regel om att säljaren får avyttra godset och att han därvid skall förfara med omsorg. (SOU 1976:66 s. 285.) Viss ledning kan vidare säkert tänkas erbjuden av de skyddsregler, som omgärdar panthavarens försäljningsrätt och realisationsrätt, där analogi med utsökningslagens regler och även rättspraxis om omsorgspliktens utformning erbjuder sig. (Jfr *Lennander,* Panthavares skyldigheter vid pantavtal om lös egendom, 1977, s. 121–144, 264–289, och *Håstad,* Studier i sakrätt, 1980, s. 88.) Jämförelsen med panthavarens försäljningsrätt har den svagheten, att det där är fråga om en mera normal avveckling, under det att försäljningen här framstår som en ren nödfallsutväg.

Vidare skyddas lastägaren därigenom, att sjötransportören om möjligt bör inhämta föreskrifter av lastägaren eller utlåtande av besiktningsman eller annan sakkunnig. Han bör också underrätta lastägaren om vidtagen åtgärd. Detta följer väl redan av föreskriften i 101 § SjöL om sjötransportörens skyldighet att allmänt iaktta lastägarens rätt och bästa, men enligt förarbetena (a. st.) har det "ansetts förtjäna att särskilt uttalas". Modell för stadgandet har särskilt reglerna i 8 § KommL varit.

8. *Rättsföljden: lastägaren ansvarar bara med lasten.* Om rekvisiten för AvtL:s regel om ställningsfullmakt är uppfyllda, inträder *normala fullmaktsverkningar,* nämligen att huvudmannen blir bunden som part i avtalet under det att den fullmäktige själv står utanför. Huvudmannens ansvar är personligt och obegränsat.

På denna punkt avviker *sjötransportörens speciella ställningsfullmakt* för lastägaren. Lastägaren-huvudmannen blir visserligen bunden, men hans ansvar är inte personligt utan *enbart ett ansvar med lasten.* Detta är en realitet bakom uttryck som att "godset betalar frakten" och "utgör säkerhet för transport och förvaring". Förarbetena uppfattar detta "sakansvar" som en kvardröjande rest av det s.k. exekutionssystemet, som i fråga om redaransvarets begränsning avskaffades 1928. Det ifrågasattes vid 1936 års sjölagsändringar, om man inte i överensstämmelse härmed borde i fråga om begränsningen av lastägarens ansvar övergå till ett hans personliga men till godsets värde begränsat värde. Men tillräckliga skäl härför ansågs inte föreligga, och något krav från näringens sida härpå hade ej heller rests. (NJA II 1936 s. 383.)

Denna uppfattning av ansvaret får inte anses medföra, att lastägaren som mottagare inte skulle ha någon egentlig skyldighet att ta emot lasten. (*Falkanger,* Lossning og bortskaffelse av last som er sterkt beskadiget, 1972, s. 10–11.)

9. *Tvingande och dispositiv rätt.* Regeln i 104 § om lastägarens begränsade ansvar har karaktär av skydd för tredje man och sägs därför vara tvingande (se NJA II 1936 s. 301 och jfr kommentaren till 72 § under 6). Man bör nog göra förtydligan-

det att bestämmelsen är *såtillvida* tvingande, att bortfraktaren och befraktaren inte kan avtala att ägaren *inte* häftar med lasten. Nu står det emellertid i 104 § att ägaren häftar *allenast* med lasten, och ingenting kan rimligtvis hindra att bortfraktare och befraktare avtalar att lastägaren skall ha ett personligt ansvar därutöver.

Reglerna i 103 § har karaktär av ordningsföreskrifter ("bör") utom föreskriften om försäljning på betryggande sätt; även denna skyddsföreskrift till tredje mans fördel är naturligtvis tvingande ("skall"). Reglerna i 102 § är utformade som medgivande åt sjötransportören att företa vissa rättshandlingar, en rätt för honom; hans skyldighet att handla grundar sig på den allmänna skyldigheten för sjötransportören enligt 101 § att iaktta lastägarens rätt och bästa (såsom utförts ovan under 6).

Om lossningsplats, lossningstid och lossning

Underrubriken. Detta avsnitt innehåller en spegelvändning av lastningsbestämmelserna. Där avvikelse ansetts motiverad sägs detta särskilt.

105 §

I avseende å lossningsplats skall vad i 77—79 §§ stadgas äga motsvarande tillämpning; och gälle därvid om lastemottagare vad i nämnda lagrum sägs om befraktare.

Äro flera mottagare av gods, som befordras enligt samma fraktavtal, äga de allenast gemensamt anvisa lossningsplats eller få fartyget förhalat.

Litteratur: NJA II 1936 s. 384; vidare ovan under 77—79 §§.

1. *Förläggning och förhalning av fartyget till lossningsplats.* I denna paragraf innebär *första stycket* en spegelvändning av reglerna i 77—79 §§ SjöL, medan *andra stycket* uppställer en särregel om flera lastmottagare.

2. *Tillkomst.* Paragrafen fick sin utformning genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen.* De om lastningsplats givna reglerna har motsvarande tillämpning på lossningsplats. Vad i 77—79 §§ sägs om befraktaren (transportkunden), vilket täcker även en självständig avlastare (såsom representerande transportkunden), skall gälla även om lastmottagaren (som också har ställning av transportkund). Denne sistnämnde har alltid motsvarande rättigheter och skyldigheter med avseende på lossningen. Jfr om anvisningsrätt *Alfa* ND 1971 s. 265 SøHa. Beträffande skälen för valda lösningar m. m. hänvisas till kommentaren till angivna paragrafer i SjöL.

4. *Särregel för flera lastmottagare.* Skälen varför även delbefraktare fått rätt att anvisa lastningsplats anges i förarbetena. (Se ovan kommentaren till 77—79 §§ under 3.) "En motsvarande rätt bör tydligen tillkomma mottagaren, såvida han är innehavare av delbefraktarens hela rätt. Däremot har det förmenats vara att gå för långt och i viss mån stå i strid med grundsatsen i 79 §, därest delbefraktarens rätt härutinnan ansåges övergå på envar av flera mottagare av gods, beford-

rat enligt ett och samma fraktavtal. I enlighet därmed uttalas därför i andra stycket av 105 §, att om flera äro mottagare av gods som befordras enligt samma fraktavtal, de allenast gemensamt äga anvisa lossningsplats eller få fartyget förhalat." (NJA II 1936 s. 384.)

5. *Bestämmelsen är dispositiv.* Se närmare kommentaren till 77–79 §§ under 7.

106 §

Angående lossningstid gälle vad i 80–88 §§ stadgas om lastningstid; och skall vad där sägs om avlastare äga tillämpning å lastemottagare.

Litteratur: NJA II 1936 s. 384–385.

1. *Lossningstid.* Bestämmelserna innebär, att reglerna om lastningstid tillämpas spegelvänt på lossningstid.

2. *Tillkomst.* Tekniken med spegelvändning har sin förebild i 137 § SjöL 1891, och bestämmelsen fick sin nuvarande utformning genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen för lagregleringen.* Utgångspunkten är sålunda, att vad beträffar liggetid motsvarande bestämmelser skall gälla i samband med lossningen som med lastningen. Problemen är därför desamma men skiljer sig såtillvida, att *de praktiska förhållandena vid lastning och lossning i vissa avseenden är olika.* Detta förhållande kan påverka resultatet. Mottagarens skyldighet att presentera ett konossementsoriginal som förutsättning för lossning (se nedan 156 § SjöL med kommentar) saknar uppenbarligen motsvarighet vid lastning.

4. *Bestämmelsen är dispositiv.* Denna princip gäller som förut omtalats (se *Underrubriken* före 80 §) hela lagregleringen av *demurrage.*

107 §

Bortfraktaren skall avlämna och lastemottagaren taga emot godset vid fartygets sida.

Kan fartyget, av anledning som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående, icke förläggas till sedvanlig lossningsplats, vare bortfraktaren ändock pliktig att på sedvanlig lossningsplats avlämna godset.

108 §

Godset skall avlämnas och mottagas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen mottagas.

Litteratur: NJA II 1936 s. 385–386; *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 180–190; vidare ovan under 89–90 §§.

1. *Funktionsfördelning vid lossning och godsets avlämnande till lastmottagaren.* Stadgandena innebär en spegelvändning av reglerna om lastning i 89–90 §§.

2. *Tillkomst.* Bestämmelserna fick sin utformning vid 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principerna.* Utgångspunkten är den i äldre tiders rutiner förankrade föreställningen om att lastmottagaren står på kajen och inväntar fartygets ankomst, beredd att omedelbart ta hand om sitt gods. Att verkligheten i dag är en annan, med funktionerna samlade i terminalorganisationer och liknande, har inte påverkat den enkla modell, efter vilken funktioner och kostnader fördelas.

Beträffande enskildheterna härom hänvisas till vad som sagts ovan i kommentaren till 89–90 §§, vilket äger motsvarande tillämpning här. På grund av remissuttalanden rörande SOU 1930: 11 utformades 108 § så, att även mottagarens skyldighet att med tillbörlig skyndsamhet motta godset framhävdes.

4. *Bestämmelserna är dispositiva.* Se ovan kommentaren till 89 § under 6 och 90 § under 5. Olika lossningsmetoder och lokala förhållanden har i betydande omfattning givit upphov till kutymer rörande lossningsfrågor. Åtskilliga upplysningar härom innehåller *Jantzen.*

109 §

Varder fartyget för lossningen uppehållet utöver lossningstiden och beror det ej av hinder å fartygets sida, skall vad i 96 § stadgas äga motsvarande tillämpning; och gälle därvid om lastemottagare vad i nämnda lagrum sägs om avlastare.

Litteratur: SOU 1930: 11 s. 38; NJA II 1936 s. 386–388.

1. *Lossningens fördröjning utan att hinder föreligger på fartygets sida.* För dessa fall äger reglerna i 96 § SjöL motsvarande tillämpning.

2. *Tillkomst.* Motsvarande situationer regleras i 156 § 3 st. SjöL 1891. Sin nuvarande utformning har stadgandet fått vid 1936 års sjölagsändringar. Förebild var tyska HGB § 602.

3. *Principen.* Stadgandet föreskriver en spegelvändning av vad som stadgas om lastning i 96 §. Därmed har skapats en skyldighet för lastmottagaren att aktivt medverka till att lossningen genomförs effektivt. Liksom avlastaren vid lastningen är skyldig att tillhandahålla dokument och ge order, så är lastmottagaren skyldig att prestera den typ av tjänster som erfordras för lossningens raska genomförande. Sanktionen är ersättningen för överliggetid och föreskrivet presumtionsansvar för därutöver gående skada.

4. *Dispositiv rätt.* I princip är denna bestämmelse ett stadgande om överliggetidsersättning. Det är därför möjligt för parterna att fritt disponera över regeln i förväg (jfr *Underrubriken* före 80 § mot slutet och 96 § SjöL).

110 §

Har, då flera äro mottagare av gods som befordras enligt samma fraktavtal, någon av dem för överliggetid eller ytterligare uppehåll

guldit ersättning, som belöper å annan, äge han söka det åter av denne.

Litteratur: NJA II 1936 s. 388–391.

1. *Lastmottagarens regressrätt mot annan lastmottagare.* Denna bestämmelse föreskriver regressrätt för visst fall.

2. *Tillkomst.* Stadgandet härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen.* Ett gemensamt personligt solidariskt ansvar för överliggetidsersättning vid lossning för lastmottagarna i gemen befanns efter ingående överväganden vara en alltför betungande anordning. Sjötransportörens befogenheter och skyldigheter med hänsyn till lossning och uppläggning ansågs jämte sjöpanträttsliga regler utgöra tillräcklig säkerhet. "Väsentligen olika ställer sig däremot enligt kommitténs förmenande svaret på frågan om rätten att oberoende av sjöpanträttsreglerna söka regress mot andra lastemottagare. Såsom erfarenheten giver vid handen, blir läget ofta högst betungande för mottagare, vars gods skall lossas sist." (Motiven s. 390–391.) *Där flera är mottagare av gods, som befordras enligt samma fraktavtal, har därför den som betalat ersättning* för överliggetid eller ytterligare ersättning, *som belöper på annan, regressrätt mot denne.*

4. *Sjötransportörens rätt att söka befraktaren.* Denna fråga regleras enligt grundsatsen om obehörig vinst i 117 § 2 st. SjöL, vartill hänvisas.

5. *Dispositiv rätt.* Att annat kan avtalas i fraktavtalet följer av att bestämmelsen ingår som ett led i regleringen av överliggetidsersättning, som i sig är dispositiv (jfr ovan *Underrubriken* före 80 § mot slutet och 96 § SjöL).

Om utlämnande av godset

Underrubriken. Till kärnan i sjötransportörens åtagande, transportlöftet, hör hans utlämningslöfte, innebärande att han åtagit sig att utlämna godset till rätt person på bestämmelseorten. Detta utlämningslöfte är sanktionerat av ett utlämningsansvar. (Se t. ex. *Grönfors,* Successiva transporter, 1968, s. 36–37 och Allmän transporträtt, 5 uppl. 1977, s. 66–67.)

Det närmare innehållet i utlämningslöftet anger stadgandena under denna rubrik. Därav framgår, att åtagandet från transportörens sida är underkastat vissa restriktioner för särskilda situationer.

111 §

Den som är behörig att mottaga godset äge besiktiga detta före dess mottagande.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 113; Sjölagskommittén 1922 s. 44–45; NJA II 1936 s. 391–394; *Almén,* Om köp och byte av lös egendom (4 uppl. 1960) s. 167–168 och 883-890; *Hellner,* Köprätt (4 uppl. 1974) s. 66; *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 193–195; *Selvig,* Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland (1975) s. 69 ff.

1. *Lastmottagarens transporträttsliga behörighet att före mottagandet undersöka godset.* Denna paragraf tillerkänner lastmottagaren en sådan undersökningsrätt. Denna rätt ligger på det transporträttsliga planet. Förhållandet till köparens undersökningsrätt enligt KöpL berörs nedan under 5.

2. *Tillkomst.* En bestämmelse med samma syfte, men olika utformad, ingick i 148 § SjöL 1891. Som modell tjänade den tyska HGB 608 §. Sin nuvarande utformning fick stadgandet genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Behörighet att undersöka.* Lagen utpekar som legitimerad att kräva besiktning *den som är behörig att motta godset.* Har konossement utfärdats, måste köparen alltså ha förvärvat ett konossementsoriginal på föreskrivet sätt (se kommentaren till 156 § under 3 och *Stenov,* Kontant mot dokument CAD – Efterkrav COD, 1980, s. 99). Om *sea waybill* (se kommentaren till 151 § under 15) har utfärdats, måste köparen ha angivits som mottagare (*consignee*); köparen kan också utpekas som notis-adress (*notify address*). Den som legitimerar sig som den angivne mottagaren har då rätt att få ut godset utan att förete fraktsedel och måste desto mera ha rätt att få undersöka varan innan han betalar och mottar godset.

Undersökningsrätten sägs tillkomma lastägaren "innan han mottager godset", vilket visar att rätten tillkommer legitimerad mottagare, även om han inte har "förklarat sig villig mottaga lasten och ikläda sig av mottagandet följande förpliktelser" (NJA II 1936 s. 392).

Står bank som mottagare, är köparen aldrig berättigad att undersöka godset, förrän han fått rätten att motta godset överlåten på sig av banken; detta brukar förutsätta att han betalar banken. Men banken kan också välja att ge mottagaren en fullmakt att undersöka godset, jfr i engelsk rätt *trust receipts* och *Gorton,* Remboursrätt (1980) s. 219 ff.

I det norska avgörandet *Stromboli* ND 1911 s. 23 NHR följde man principen, att det inte är någon allmän skyldighet för kaptenen att neka tillträde för besiktning, innan lastägaren legitimerat sig; men det kunde också finnas situationer, då det på grund av särskilda omständigheter kunde föreligga en befälhavarens "konduitemæssige Pligt" att neka köparen tillfälle att besiktiga varan. Avgörandet citeras ofta (t. ex. NJA II 1936 s. 392 not 1 och *Bredholt & Philip,* Søloven, 1977, s. 187), men det innehåller inga tydliga principer för hur gränsen skall dras. Det hänför sig också till en tid med helt andra handelsförhållanden än dagens. Vad som inte vägts in av domstolen men som bör vägas in efter 1936 års sjölagsändringar är, att fartygsbefälhavaren klart är även lastägarens man och att sjötransportören har att självständigt tillvarata också lastägarens intressen, 65 och 101 §§ SjöL. Det kan t. ex. med stöd av sistnämnda lagrum anses vila på sjötransportören att självständigt och aktivt säkra viss bevisning för lastägaren (jfr *Jantzen* s. 194).

4. *Utformningen av undersökningsrätten.* Så snart fartyget är klart för lossning, kan den legitimerade mottagaren vid befraktningsavtal kräva att få besiktiga godset före lossningen och neka att ta emot godset, om han anser sig ha skäl för detta (jfr *Jantzen* s. 193). Med nödvändighet måste det då bli fråga om en mycket summarisk och stickprovsmässig undersökning. I åtskilliga fall kräver en mera systematisk undersökning att godset lossas; i och för sig saknar sjötransportören skyldighet härtill förrän mottagaren kräver godset utlämnat och betalar frakt och andra avgifter enligt 112 § SjöL. I linjefart lossas godset och uppläggs i exempelvis terminalföretags vård. Mottagarens undersökningsrätt, så långt han då har en

sådan, måste utövas på godset sådant det därvid ligger förvarat, ett förhållande som sätter bestämda gränser för möjligheterna att göra den verkligt effektiv.

Lastmottagaren kan utöva sin undersökningsrätt själv eller genom sina anställda. Han kan vidare anlita en självständig företagare för detta ändamål, och hans försäkringsgivare har också särskilda experter som kan utnyttjas. I de flesta större hamnar finns också särskilda besiktningsföretag (*surveyors*), som är specialiserade på sådana uppgifter och kan lämna certifikat på lastens tillstånd, luckornas tillslutande och liknande. (Jfr *Selvig*, Grenseland s. 111–112.)

Om undersökaren genom fel eller försummelse vid besiktningen skadar gods, blir lastmottagaren ansvarig. Detta gäller antagligen även om självständigt företag anlitas. Frågan om ansvar för anlitad självständig företagare har inte lösts av skadeståndslagen (1972:207) utan avgörs av de principer, som sedan länge utarbetats i domstolspraxis. Huvudregeln anses vara, att man i kontraktsförhållanden svarar för anlitad företagare, låt vara att modifikationerna av denna regel är många. Lastmottagaren torde inte ställas mera fördelaktigt om han anlitat särskild *surveyor* än om han anlitat egna anställda.

Olika *besiktningsförfaranden* när fartyget efter avslutad resa kommit i hamn är sedan länge använda i sjöfarten. Protest med anlitande av offentlig myndighet har förekommit för att åstadkomma en friskrivning till förmån för sjötransportören i fråga om viss skada på last; luckningen i hamn konstateras vara utan anmärkning före lossningen, varför skadan inte kan bero på att vatten trängt in denna väg etc. Sådana former av besiktning är numera reglerade genom bestämmelserna i 316–320 §§ SjöL.

Har brand, explosion eller förskjutning av någon betydenhet inträffat i lasten, skall *sjöförklaring* äga rum för svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg, 301 § 8 SjöL. Är det fråga om särskilt omfattande sjöolyckor där grundligare utredning är påkallad, sker sådan av *Sjöfartens haverikommission*, 314 § SjöL. (Om dennas verksamhet hänvisas till *Madelaine Arlestedt* i SvSjT 1980 nr 42 s. 48 ff.) Vid annan lastskada, som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, skall sjöförklaring också äga rum, när bl. a. lastägaren eller lastförsäkringsgivaren finner det påkallat för att vinna upplysning om orsaken till skada, 302 § 1 st. 2 p. I sådant fall tar undersökningsrätten formen av sjöförklaring i enlighet med bestämmelserna i 12 kap. SjöL.

5. *Förhållandet till köparens undersökningsrätt.* Lastmottagarens undersökningsrätt på transporträttslig grund är given med tanke på mottagarens skyldighet enligt 112 § att betala frakt och andra sjötransportörens fordringar enligt konossement eller annat transportdokument.

På ett annat plan ligger köparens avsaknad av undersökningsrätt enligt 16, 51 och 71 §§ KöpL. Enligt sistnämnda lagrum får köparen ej undandra sig betalning på grund av att han inte varit i tillfälle att undersöka godset. Detta är en del av den reella innebörden i uttrycket *betalning mot dokument*. Men denna sats säger ingenting om hans rätt att undersöka godset enligt SjöL:s regel, som ges i 111 §. Om den som legitimerar sig transporträttsligt som mottagare vid sin undersökning finner att godset har skadats, "måste emellertid köparen uppmärksamma, att faran för att sådan skada inträffar av våda brukar ligga på honom i de fall där betalning mot dokument kan krävas. I de fall då köparen inte kan bli behörig mottagare utan att först erlägga betalning ger inte sjölagens regel honom någon rätt att före betalningen undersöka godset." (*Hellner*, a.st.)

Inom köprätten har livligt diskuterats om köparen är skyldig att inlösa dokumenten, där dessa är i sin ordning men han ändå vet eller tror sig veta, att godset är behäftat med fel i köprättslig mening. Vanligen anses, att köparen då kan vägra inlösa dokumentet, men att han har bevisbördan för godsets beskaffenhet i sådant fall. Frågan diskuteras i det köprättsliga avgörandet NJA 1963 s. 136 (med utförligt yttrande av JustR Dennemark).

6. *Tvingande rätt.* Eftersom den här fastslagna principen påverkar tredje mans rätt, är det klart att sjötransportören och avsändaren inte kan avtala bort mottagarens undersökningsrätt. Detta framgår av vad som sägs ovan i kommentaren till 72 § under 6, låt vara att 111 § inte innehålls i den uppräkning av paragrafer som ges i förarbetena; men denna är enbart exemplifierande.

112 §

Mottagandet av godset medför förpliktelse för mottagaren att gälda frakt samt vad bortfraktaren eljest äger fordra av befraktaren enligt konossement eller annan handling enligt vilken godset befordras.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 116; NJA II 1936 s. 394–395.

1. *Mottagarens skyldighet att erlägga frakt och andra på godset vilande avgifter.* Enligt detta stadgande knyts skyldigheten till själva mottagandet av godset.

2. *Tillkomst.* Motsvarande regel, som har hävd i sjörätten, upptogs i 156 § SjöL 1891. Den fick sin nuvarande utformning vid 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen om samtidig utväxling av prestationer.* Denna beskrivs i förarbetena till SjöL 1891 så, att "lastemottagaren genom mottagandet av godset ikläder sig de skyldigheter, som åligga befraktaren, så vitt dessa förpliktelser angivas i den handling, enligt vilken utlämnandet sker." Regeln står i god överensstämmelse med stadgandet i 160 § SjöL, att mottagaren är part i fraktavtalet med självständigt krav mot sjötransportören men samtidigt också skall skyddas mot överraskningar i den meningen, att konossementet skall ange vad han blir bunden av (se kommentaren till 160 § under 4 och 5). Principen medför en samtidighet vid prestationernas utväxling på så sätt, att den mottagare som påyrkar godsets utlämnande också måste betala vad han är skyldig till sjötransportören. Som påtryckningsmedel har sjötransportören retentionsrätt i godset enligt 113 § SjöL och sjöpanträtt i inlastat gods enligt 251 § 3 SjöL.

4. *Fordringar som omfattas.* Främst angår principen *frakten* för godsets transport. Till *andra fordringar* som omfattas hör *efterkrav* enligt förarbetena till SjöL 1891, som hänvisar till att detta gällde redan enligt domen *Trafik* NJA 1884 s. 80 SHD, som biföll NRev:s hemställan. Motiven 1936 påpekar, att doktrinen gjort gällande viss tveksamhet om just efterkravens jämställande med hithörande fordringar. Hit hör vidare *demurrage, damages for detention* och liknande fordringar, se 80–88, 96, 99 och 106 §§ SjöL (kommenterade ovan).

5. *Bestämmelsen är dispositiv.* Det är klart att stadgandet kan avtalas bort så, att mottagaren blir befriad från sin skyldighet att betala de på godset vilande avgifterna – därmed kränks inga tredjemansintressen. (Jfr kommentaren till 72 § under 6.)

113 §

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan lastemottagaren guldit de i 112 § omförmälda fordringar ävensom ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen, så ock haveribidrag samt annan fordran, för vilken godset må häfta, eller ock i allmänt förvar eller hos enskild man, som av bortfraktaren godkännes, nedsatt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande.

För ännu icke fastställda haveribidrag må gods ej kvarhållas, om lastemottagaren för dem ställer säkerhet.

Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma.

Litteratur: Bet.1887 motiv s. 116–117; SOU 1930:11 s. 36–37; NJA II 1936 s. 395–396; Prop. 1973:42 s. 266–267 och 332; NJA II 1975 s. 267; *Bengtsson,* Särskilda avtalstyper I (2 uppl. 1976) s. 98–100; *Hessler,* Allmän sakrätt (1973) s. 370–372 m.fl.st.; *Håstad,* Kompendium i sakrätt avseende lös egendom (1978) s. 144–145; *Rodhe,* Lärobok i obligationsrätt (5 uppl. 1979) s. 165.

1. *Sjötransportörens retentionsrätt och sjöpanträtt i lasten.* Satsen att "godset betalar frakten" hänvisar bl.a. till att sjötransportören vid utlämnandet har säkerhet i godset för att därpå vilande utgifter erläggs i samband med utlämnandet. "Godset tjänar redaren som säkerhet för varje fordran, som han kan ha enligt konossementet." (*Schmidt,* Föreläsningar i sjörätt, 1944, s. 90.) Han har en retentionsrätt i godset som påtryckningsmedel på den betalningsskyldige lastmottagaren.

Första stycket anger de fordringar, som omfattas av sjötransportörens retentionsrätt liksom betalningsproceduren.

Andra stycket upptar en särregel för haveribidrag.

Tredje stycket handlar om utlämningsskyldigheten vid utmätt gods.

För förståelsen av denna paragraf bör erinras om att sjöpanträtt i inlastat gods enligt 251 § 3 SjöL gäller till säkerhet för sjötransportörens fordringar på grund av fraktavtalet, i den mån de kan göras gällande mot den som kräver att godset lämnas ut.

2. *Tillkomst.* De två första styckena motsvarar 155 § 1 st. SjöL 1891 och det tredje stycket återger innehållet i 131 § SjöL 1891. Paragrafen fick sin nuvarande utformning vid 1936 års sjölagsändringar med undantag för 3 st., som ändrades vid 1973 års sjölagsändringar avseende sjöpanträtt.

3. *Principen om säkerhet vid samtidig utväxling av prestationer.* I förarbetena till SjöL 1891 framhölls, att samtidigheten i utväxlingen av prestationer (se kommentaren till 112 § under 3) kan leda till ett dödläge. "Vill därför ingendera lämna den andre kredit, måste en utväg finnas att bereda bägge säkerhet utan att hindra lossningen." (Bet. 1887 motiv s. 117.)

Så sker genom nedsättning av beloppet i allmänt förvar eller hos enskild, som godtas av sjötransportören. Innan denna *deposition* har gjorts, är sjötransportören

inte skyldig att lämna ut godset till mottagaren, dvs. har sjötransportören *retentionsrätt* i det transporterade godset. Enligt 251 § 3 har sjötransportören ytterligare *sjöpanträtt* i godset för hithörande fordringar; i lagtexten anges de som "fordringar på grund av fraktavtalet i den mån de kunna göras gällande mot den som kräver att godset lämnas ut."

Fraktkravet förfaller till betalning, allteftersom godset mottas av lastmottagaren eller hans representant. Ett möjligt förfaringssätt är, att delbelopp erläggs à conto, efter hand som lossningen fortgår.

Leder inte det angivna förfarandet till önskat resultat, blir sjötransportören hänvisad till att ensidigt avveckla fraktavtalet genom *uppläggning av godset* i överensstämmelse med det i 114 och 115 §§ SjöL föreskrivna förfaringssättet. I viss omfattning är han därvid även berättigad till *försäljning av godset,* 116 och 117 §§ SjöL.

4. *Fordringar som omfattas.* De fordringar, som retentionsrätten omfattar, beskrivs med ett flertal exempel, varefter tillfogas en allmän beskrivning som innefattar ytterligare fordringar av angiven karaktär.

Först nämns *fordringar enligt 112 §,* nämligen *frakt* och vad eljest sjötransportören kan kräva av transportkunden enligt konossement eller annat transportdokument. Det erinras om att lastmottagaren genom att motta godset inträder i befraktarens-avsändarens skyldigheter härvidlag. Till denna grupp av fordringar hör även sådant efterkrav som antecknats på transportdokumentet (se närmare kommentaren till 112 § under 4).

Därefter omtalas *överliggetidsersättning* eller ersättning för annat uppehåll *vid lossningen.*

Ytterligare nämns *haveribidrag.* För att "få loss" gods, när storleken av haveribidrag ännu inte fastställts, måste lastmottagaren enligt 2 st. ställa säkerhet. Sådan säkerhet ställs vanligen genom att lastägaren utfärdar *särskild haveriförbindelse;* eljest förlorar fartygets ägare sin rätt att få lasten att delta med sin andel i det gemensamma haveriet. För utfärdandet av sådana haveriförbindelser används vanligen i förväg tryckta blanketter. Där lastägarna endast är några få, låter sig förbindelser snabbt utfärdas. När det är fråga om ett stort antal smärre partier, är de praktiska problemen därvid betydligt svårare att hantera. I snabb container- och trailertrafik med färjor blir svårigheterna övermäktiga, och åtgärden framstår i och för sig som otidsenlig och kundfientlig – lastbilschaufförer får inte köra iland, förrän de undertecknat en haveriförbindelse, uppenbarligen utan att ha behörighet att binda bakomstående huvudmän genom sina åtaganden. I praktiken avstår redare därför i sådana situationer från att kräva haveriförbindelser och från att tvinga lastägarna att delta. Detta görs då vanligen i samverkan med vederbörande försäkringsgivare. Men helt vill man inte avstå – vid totalförlust av fartyg och last kan det röra sig om så stora belopp, att man vill kunna utöva rätten att fördela haverikostnaden mellan fartyg och last.

Slutligen tillfogas orden *annan fordran för vilken godset må häfta.* Denna "diversepåse" innehåller åtskilligt, t.ex. ersättning för överliggetid *vid lastning* och ersättning för fraktförlust med anledning av att inlastat gods lossas i lastningshamnen eller under resan. Härvidlag överensstämmer denna paragraf med sjöpanträttbestämmelsen i 251 § 3 SjöL, som talar om "bortfraktarens fordringar på grund av fraktavtalet i den mån de kunna göras gällande mot den som kräver att godset lämnas ut".

5. *Retentionsrätten vid uppläggning av godset hos tullverket eller privat godsmottagningsföretag.* Denna fråga var tidigare föremål för viss tvekan, därför att tullverket endast hade ett depositionsliknande ansvar för upplagt gods. Detta utvecklades i rättspraxis under 1950-talet så långt, att sjötransportörens uppläggning av godset på av tullverket anvisad plats sades kunna likställas med uppläggning hos särskild depositarie i vanlig mening med resultat, att sjötransportören därmed var frigjord från fortsatta skyldigheter enligt fraktavtalet. (Se kommentaren till 114 och 115 §§.) Däremot hade han inte avstått från sina rättigheter enligt avtalet i förhållande till transportkunden, eftersom han ännu inte lämnat godset ifrån sig till mottagaren. Denna ståndpunkt innebar som en konsekvens, att därmed retentionsrätten var bibehållen. Efter ändringarna genom tullagen (1973:670) är det uppenbart, att tullverket tjänstgör som förvarare, där verket åtar sig den fysiska uppläggningen av gods. Den nyssnämnda ståndpunkten är då ännu mera välgrundad. (Jfr kommentaren till 101 § under 6.)

Eljest sker uppläggning numera normalt hos privat godsmottagningsföretag eller annan privat förvarare som lämpligen kan godtas. Inte heller då har godset kommit i mottagarens besittning och retentionsrätten upphävts. (Jfr kommentaren till 101 § under 7 och 8). Om godset omhändertas av mottagarens speditör är situationen däremot den motsatta; godset har då kommit i mottagarens besittning.

Tvärtom finns möjligheten för sjötransportören att föreskriva, vilka krav som måste betalas av mottagaren, för att denne skall få tillgång till godset. Retentionsrätten består då alltjämt och förvararen besitter godset för sjötransportörens räkning.

6. *Fordringsbeloppets nedsättande som medel att få retentionsrätten att upphöra.* Stadgandet anvisar en annan väg för att lösa säkerhetsfrågan vid den samtidiga utväxlingen av gods mot betalning, nämligen att *fordringsbeloppet av mottagaren nedsätts i allmänt förvar* att lyftas av sjötransportören efter godsets avlämnande. Särskilda regler om nedsättning i allmänt förvar stadgas i lagen (1927:56) om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar (depositionslagen).

SjöL anvisar även en annan ordning för deposition, nämligen att fordringsbeloppet nedsätts *hos enskild man som godkänns av sjötransportören.* För denna ordning gäller ingen särskild lag utan man får tillämpa allmänna civilrättsliga regler liksom analogislut från depositionslagen. Den "enskilde man", det kan bli fråga om, är inte sällan bank eller fartygets mäklare. Med deponering av fordringsbeloppet bör av praktiska skäl jämställas bankgaranti.

7. *Allmänt om sjöpanträtt i lasten.* Retentionsrätten är i första hand avsedd att verka som ett påtryckningsmedel genom att den fordringsberättigade har rätt att hålla inne godset till dess han får betalning. Men den är ofta förstärkt därigenom, att den fordringsberättigade, när påtryckningen inte leder till önskat resultat, därutöver har rätt att försälja godset och göra sig betald ur detsamma. Denna försäljningsbefogenhet har i förevarande fall utformats som en sjöpanträtt i lasten till förmån för sjötransportören när det gäller hans fordringar på grund av fraktavtalet, 251 § 3 SjöL. Se vidare om försäljning av godset i samband med uppläggning 116 och 117 §§ SjöL. "Sjöpanträtt i last är en legalpanträtt som till sin typ och konstruktion väsentligen svarar mot sjöpanträtt i fartyg. I stort sett är sjöpanträtt i last knuten till fordran på bärgarlön och haveribidrag, fordran på grund av förbindelse eller utlägg som befälhavaren eller redaren med stöd av sin

legalfullmakt för lastägaren vidtagit för lastens behov, lastägares fordran på ersättning för gods som sålts för annan lastägares räkning, fraktfordran och fordran på ersättning för överliggetid m.m. Sjöpanträttshavarna är alltså bl.a. befälhavare, redare eller lastägare. Panträtten gäller så länge godset är i redarens vård och upphör, utom för det fall att godset säljs under resan för fartygets eller lastens behov, genom att godset lämnas ut till behörig mottagare eller genom exekution eller preskription." (Prop. 1973:42 s. 266–267.)

Sådan lagtexten är utformad efter 1973 års sjölagsändringar innebär den "en lätt modernisering av denna sjöpanträtt. Den viktigaste ändringen går ut på att fordran på frakt och liknande skall vara förenad med sjöpanträtt bara i den mån fordringen kan göras gällande mot den som kräver godsets utlämning. Mottagaren behöver alltså inte finna sig i att panträtt görs gällande i godset utan att han också svarar för pantfordringen. En annan nyhet är att sjöpanträtten skall upphöra även om godset lämnas ut till obehörig mottagare. På den punkten har förslaget förebild i dansk och norsk rätt. I övrigt har bestämmelserna om sjöpanträtt i last väsentligen jämkats efter vad som föreslagits i fråga om sjöpanträtt i fartyg så att nuvarande rättsparallellitet bevaras." (Prop. 1973:42 s. 267.)

Om sjöpanträtt i last gjorde samtidigt DepCh följande allmänna uttalanden: "Det är sannolikt att bestämmelser om sjöpanträtt i last numera inte har samma praktiska funktion att fylla som förr. De vilar för övrigt inte på något internationellt fördrag utan har annat ursprung. Bestämmelser om förmånsrätt i inlastat gods fanns redan i 1864 års SjöL. Jag är dock inte beredd till slutsatsen att bestämmelser i ämnet skulle vara praktiskt betydelselösa och vill inte förorda deras upphävande, så mycket mindre som kommitténförslaget överensstämmer med vad som föreslagits i de övriga nordiska länderna. Jag godtar den modernisering av bestämmelserna som kommittén har föreslagit och biträder förslaget utan ändring i sak." (Sist a.st.) I det praktiska livet uppfattas ofta sjöpanträtten i last ännu ha betydelse som påtryckningsmedel.

8. *Verkan av utmätning av inlastat gods.* I 113 § 3 st. SjöL tillfogas den väl även utan särskilt stadgande därom gällande regeln, att verkställd utmätning inte får inverka negativt på sådana belastningar, som på grund av fraktavtalet redan vilar på godset. Saken uttrycks så, att godset ej må lossas "under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma". Formuleringen svarar mot stadgandet om sjöpanträtt i 251 § 3 SjöL. Fordringar på frakt och liknande är alltså förenade med sjöpanträtt endast i den mån fordringen kan göras gällande mot den som kräver godsets utlämning. Bara när mottagaren själv också svarar för pantfordringen behöver han finna sig i att panträtten görs gällande i godset. (Jfr ovan under 7.)

9. *Bestämmelsen är tvingande.* Retentionsrätten är en sakrättslig funktion och angår som sådan tredje mans rättsställning. Den är därför i sådant avseende tvingande. (Jfr kommentaren till 72 § under 6.)

I många certepartier förekommer *cesser-klausuler,* enligt vilka befraktarens ansvar för frakt och liknande fordringar sägs upphöra, så snart godset har lastats ombord. Dessa klausultyper kommenteras nedan 116–117 §§ under 6.

114 §

Underlåter lastemottagaren att fullgöra vad för godsets utfående åligger honom eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen så att denna ej kan hinna avslutas före lossningstidens utgång, äge bortfraktaren lossa godset och för lastemottagarens räkning upplägga det under säker vård. Om uppläggningen skall mottagaren underrättas.

Vägrar lastemottagaren att mottaga godset eller är mottagaren icke känd eller icke att träffa, åligge bortfraktaren att, där det lämpligen kan ske, om förhållandet genast underrätta avlastaren. Har icke någon, som till godsets mottagande är behörig, anmält sig så tidigt, att lossningen kan hinna avslutas i rätt tid, låte bortfraktaren lossa godset och upplägga det såsom förut är sagt. Upplägges godset, underrätte bortfraktaren därom avlastare och befraktare.

115 §

Vid linjefart må godset lossas och för mottagarens räkning uppläggas under säker vård, såframt godset icke mottages, när det är i tur att lossas.

Där godset ej avhämtas inom skälig tid, skall avlastaren underrättas om uppläggningen.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 104; SOU 1930:11 s. 37–38; NJA II 1936 s. 396–399; *Grönfors,* Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter (2 uppl. 1960) s. 56–59; *Schött* i Sjö- och transporträtt 2 (1976) s. 161 ff., särskilt s. 178–189; *Tiberg,* Skuldebrev, växel och check (3 uppl. 1981) s. 48.

1. *Sjötransportörens ensidiga avveckling av fraktavtalet genom godsets uppläggning.* Den normala avvecklingen av ett fraktavtal sker genom att sjötransportören lämnar ut godset på bestämmelseorten till rätt mottagare. Om mottagaren inte medverkar eller inte är känd, öppnas här en möjlighet för sjötransportören att ensidigt avveckla fraktavtalet.

114 § första stycket behandlar fall av bristande samarbete från mottagarens sida, nämligen att mottagaren underlåter att fullgöra sina skyldigheter för att utfå godset, trots påtryckningen genom sjötransportörens retentionsrätt enligt 113 §, eller eljest försinkar fartyget.

114 § andra stycket behandlar fall av vägran att ta emot godset från mottagarens sida och fall där känd mottagare inte finns.

115 § ger en särregel om transportavtal. Linjefartens terminalsituation är näm-

ligen en helt annan än befraktningsavtalens, för vilken lossningsmodellen egentligen är avpassad.

2. *Äldre rätt.* Enligt 1667 års SjöL skeppslegobalken 14 kap. 3 § kunde befälhavaren i mottagarens frånvaro inskränka sig till att landa godset, varvid styrmannen skulle "däråt hålla längd", dvs. räkna godset och upprätta en förteckning över detsamma. Härmed måste mottagaren låta sig nöja "utan vidare tillräkning och leverering".

På detta sätt hade man redan vid denna tid åstadkommit en möjlighet för sjötransportören att ensidigt avveckla sin del av prestationsskyldigheten enligt fraktavtalet. Därmed hade man också avvikit från själva utgångsmodellen för avvecklingen, nämligen att mottagaren står på kajen och själv tar hand om sitt gods.

En särskild uppläggningsrätt infördes i 115 § (jfr 90 §) SjöL 1864, och i motiven till denna konstaterades, att innehållet i denna bestämmelse överensstämde "i huvudsak med nu gällande lag och utländsk lagstiftning". (Prop. 1863:81 s. 94.) Bestämmelsen överfördes till 156 § 1 st. SjöL 1891.

3. *Tillkomst.* Sin nuvarande utformning har bestämmelsen fått genom 1936 års sjölagsändringar.

4. *Principerna för fraktavtalets avveckling.* Enligt vad som framgår av närmast föregående paragrafer avvecklas sjöfraktavtalet genom den samtidiga utväxlingen *(Zug-um-Zug)* av godset och av betalning för alla avgifter som vilar på det transporterade godset. Denna ordning är avsedd att skapa största möjliga trygghet för parterna i överensstämmelse med principen att "godset betalar frakten".

Där mottagaren vägrar betala vad han är skyldig och sjötransportören därför är hänvisad till att hålla godset inne, dvs. att utöva sin retentionsrätt enligt 113 § SjöL, "fryses" hela avvecklingsproceduren. Detta drabbar naturligtvis sjötransportören, som på så vis inte får slut på sin prestationsskyldighet under avtalet. Hans vårdplikt sträcker sig principiellt fram till den tidpunkt, då godset överlämnas till mottagaren (eller dennes representant). I förarbetena till 1936 års sjölagsändringar förklaras också, att "skyddet mot ett obehörigt förlängande av ansvaret ligger däri, att bortfraktaren i dylikt fall är berättigad att, på sätt i 114 och 115 §§ närmare angives, frigöra sig från den honom åliggande vårdnadsplikten" (NJA II 1936 s. 377).

Avvecklingsmekanismen för normalfallen kompletteras alltså med en rätt för sjötransportören att *ensidigt* avveckla sin del av fraktavtalet genom en *uppläggningsrätt.*

5. *De tre fallen av uppläggningsrätt.* Det första fallet är det, att *mottagaren visserligen är villig att motta godset men ändå genom sitt uppträdande fördröjer fartyget utöver lossningstiden.* Formuleringen av 1 st. jämförd med 2 st. ger vid handen den viktiga förutsättningen att mottagaren är villig att motta godset, vilket också påpekas i motiven (NJA II 1936 s. 397). Eftersom fartygets liggetid kostar så mycket pengar, måste det finnas ett medel att undvika denna försening. I motiven till SjöL 1891 förklarades t.o.m., att det icke kunde anses rättvist att under några omständigheter tvinga bortfraktaren att kvarstanna utöver lossningstiden (Bet. 1887 motiv s. 104). "Då enligt förslaget termerna lastningstid och lossningstid skola komma till användning jämväl beträffande styckegods, har särskilt stadgande om sådant gods icke varit erforderligt i detta sammanhang." (NJA II 1936 s. 397.) Av detta särskilda motivuttalande framgår, att utgångsmodellen för

lagstiftaren varit att mottagaren inväntar fartyget och står färdig på kajen att ta emot sitt gods så snart detta lossas. (Jfr strax härnedan om det tredje fallet.) Om ersättning, när fartyget för lossningen ändå uppehålls utöver lossningstiden och detta ej beror på hinder på fartygets sida, stadgar 109 § SjöL.

Det andra fallet är det, att *mottagaren vägrar ta emot godset eller inte kan påträffas.* I hithörande fall förstärks uppläggningsrätten t.o.m. till en *uppläggningsplikt.* Sjötransportören måste nämligen tillvarata även andra inblandade personers intressen, när transportens ändamål så uppenbart förfaller genom att den bakomliggande transaktionen "har gått i baklås". Likaså föreligger en *uppläggningsplikt enligt 157 § SjöL,* nämligen när flera innehavare av konossementsexemplar på en gång uppträder på bestämmelseorten och gör gällande rätt att få ut godset. (Se närmare kommentaren till detta lagrum.)

Det tredje fallet är det, att *lossningen angår gods i linjefart.* "Redan i samband med 88 och 106 §§ har berörts den där uttryckta uppfattningen, att vid linjefart lastnings- och lossningstiden börjar löpa utan föregående anmälan. Av vad i nämnda §§ stadgas om rätt att åtnjuta en med hänsyn till omständigheterna skälig lossningstid och vad 114 § innehåller lärer strängt taget följa, att bortfraktaren vid linjefart äger lossa och upplägga godset, om det icke mottages när det är i tur att lossas. I tydlighetens intresse har detta emellertid synts böra uttryckligen sägas." (NJA II 1936 s. 398.) Avtalsklausuler om lossning av godset och uppläggningsrätt brukar ingå i linjekonossementen, ofta med kompletterande regler som att *the Merchant shall take delivery of the goods also outside working hours,* och att *the Merchant shall accept his reasonable proportion of damaged or unidentified goods* (citerat efter *Visconbill* kl. 14).

6. *Underrättelseplikt.* Sjötransportören har plikt att underrätta mottagaren om uppläggning i *det första fallet* (se om de tre fallen ovan under 5). Här är det fråga om en ren ordningsföreskrift.

I *det andra fallet* har sjötransportören plikt att underrätta både avlastaren och befraktaren. Underrättelseplikten får i detta fall anses som ett utflöde av sjötransportörens allmänna skyldighet att iaktta lastägarens rätt och bästa enligt 101 §. (Jfr kommentaren till denna paragraf under 9.) I överensstämmelse härmed borde den egentligen även här direkt rikta sig mot lastägaren och subsidiärt mot avlastaren som ersättare för lastägaren, inte mot avlastaren och befraktaren. Den praktiska skillnaden lär bli obetydlig.

Vad *det tredje fallet* angår, alltså lossning av gods i linjefart, stadgas en underrättelseplikt för sjötransportören gentemot avlastaren. "Avlastaren har naturligen att låta underrättelsen gå vidare till mottagaren. Även om sålunda någon direkt plikt enligt förslaget ej åligger bortfraktaren att underrätta mottagaren, lärer bortfraktaren åtminstone i den större trafiken komma att själv ombesörja sådan underrättelse." (NJA II 1936 s. 398.) Denna avvikande utformning av underrättelseplikten får inte någon verklig motivering i förarbetena.

7. *Uppläggningen skall ske under säker vård.* Innebörden härav framgår inte närmare av lagtexten eller i förarbetena. Uppenbart är, att man tagit sikte på uppläggningen hos någon annan person än sjötransportören själv. Anordningen enligt järnvägsrätten, att järnvägen själv kan befria sig från fortsatt ansvar som transportör genom att upplägga godset hos sig själv som förvarare (57 § 3 st. JTS, jfr situationen i *Chiasso-målet* NJA 1967 s. 597 SHD), saknar motsvarighet på sjörättens område.

En standard, som SjöL själv använder i 113 §, kan ge viss ledning, även om den avser nedsättning av fordringsbelopp. Där talas om "enskild man, som av bortfraktaren godkännes". Gäller det nedsättning av gods hos utomstående person, kan det vara en lämplig motsvarighet, att det rör sig om en *person som lastägaren skäligen kan ta för god.*

Vad som är säker vård måste vidare antas skifta under olika förhållanden, beroende på sedvänja och rutiner, jfr 72 § SjöL och vad som sägs nedan om lossningspunkten i kommentaren till 118 § under 5. I förarbetena talas om att det i den mindre skärgårdstrafiken är kutym att ingen underrättelse enligt 115 § 2 st. SjöL behöver lämnas och att regeln om sjötransportörens underrättelseplikt "kan vara att bedöma synnerligen milt i den mindre lokala farten" (NJA II 1936 s. 398). Ur praxis kan pekas på avgörandet *Träpiren i Göteborg* ND 1949 s. 582 Gbgs RR, som visar att aktsamhetsstandarden ändå inte får sättas hur lågt som helst. Vid Träpiren rådde en livlig trafik och skärgårdsbolaget förfogade över kontorslokaler i omedelbar anslutning till bryggan; hade det rört sig om en enslig brygga ute på någon av öarna, hade mindre krav antagligen ställts. Detta moment blev inte avgörande i domen av HovRVSv.

8. *Tvingande rätt.* Vad här stadgas innebär, att sjötransportörens vårdansvar kan ensidigt upphöra endast vid uppläggning av godset i överensstämmelse med dessa regler. De är därför i denna mening tvingande.

116 §

Varder gods upplagt, äge bortfraktaren låta genom offentlig auktion eller, där det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset att, utom kostnader, de i 113 § nämnda fordringar täckas.

117 §

Finnes vid försäljning godset icke förslå till täckande av sådan fordran mot befraktaren som bort av mottagaren gäldas, vare befraktaren ansvarig för bristen.

Utlämnas godset till mottagarens förfogande, må fordringen ej göras gällande mot befraktaren, med mindre det visas, att fordringen ej kunnat utgå av godset eller att befraktaren skulle till bortfraktarens skada göra vinst, om fordringen upphörde.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 118; Sjölagskommittén 1922 s. 155; SOU 1930:11 s. 38–39; NJA II 1936 s. 399–401; *Agell*, Växel, check och materiell fordran (1971); *Almén*, Om köp och byte av lös egendom (4 uppl. 1960) s. 453–471; *Hellner*, Om obehörig vinst (1950) och Köprätt (4 uppl. 1974) s. 130–131; *Jantzen*, Godsbefordring til sjøs, 2 utg. 1952, s. 204–208; *Lejman* i SvJT 1949 s. 650–651; *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt (1944) s. 91–92; se även ovan under 114–115 §§; SOU 1974:55 s. 47, 166–168; SOU 1976:66 s. 285; SOU 1980:37 s. 265–267 och Rätt att sälja kvarlämnat gods (Ds Ju 1981:2).

1. *Sjötransportörens försäljningsrätt till upplagt gods.* Reglerna om sjötransportörens rätt att ensidigt avveckla sina åtaganden enligt fraktavtalet avslutas med bestämmelser om försäljningsrätt.

116 § ger sjötransportören rätt att försälja det transporterade godset för att därmed göra sig betald ur godset.

117 § första stycket framhåller, att sjötransportören har rätt att hålla "befraktaren" ansvarig för bristen.

117 § andra stycket reglerar inverkan på denna rätt av att sjötransportören ändå utlämnar godset till mottagarens förfogande.

2. *Tillkomst.* Motsvarande regler ingick i 157 och 158 §§ SjöL 1891. Den nuvarande utformningen härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principerna för försäljningsrätten.* Det sista ledet i de åtgärder, som utgör realiteten bakom talesättet att "godset betalar frakten", är att sjötransportören begagnar sin rätt att försälja godset och därur göra sig betald för de "fordringar som godset häftar för". Överensstämmelsen är stor med principerna bakom 34 § KöpL. (Härom hänvisas till *Almén* och *Hellner.*) Här kan erinras även om hantverkarens rätt att kvarhålla och sälja kundens egendom enligt lagen (1950: 104) och om hotellägarens motsvarande rätt enligt lagen (1970: 980).

Anordningen att ta ut fordringsbeloppet ur själva godset erbjuder sjötransportören inte bara en säkerhet utan även fördelen att kunna hålla sig till bestämmelseorten. Att gå tillbaka till befraktaren på avsändningsorten kan erbjuda praktiska svårigheter och försening. Att försälja godset på bestämmelseorten, där det nu befinner sig och där värdet normalt bör vara högre än på avsändningsorten (jfr nedan kommentaren till 120 och 124 §§), är enklare.

Det är inte avsikten med försäljningen, att befraktaren därmed skall bli befriad från sitt personliga ansvar för frakten och andra hithörande krav. Tvärtom har sjötransportören två solidariskt ansvariga gäldenärer att hålla sig till – befraktaren och mottagaren. *Om försäljning av lasten inte täcker vad mottagaren skulle ha betalt, är befraktaren alltjämt ansvarig.*

Detta kvarstående personliga ansvar för befraktaren upphör i samma ögonblick, som sjötransportören lämnar ifrån sig det transporterade godset till lastmottagaren – det är ju fråga om en retentionsrätt, som är förstärkt med en försäljningsbefogenhet. "Befälhavaren är befraktarens naturlige representant i förhållande till lastemottagaren och bör se till att den senare icke kommer i besittning av godset utan att betala de fordringar, för vilka det häftar." (Bet. 1887 motiv s. 118; uttalandet återges med gillande i förarbetena till 1936 års sjölagsändringar, NJA II 1936 s. 400.) Detta upphörande av ansvaret är försett med *två begränsningar.* Den ena är, att det kan visas att *fordringen ej kunnat utgå ur godset*; den har då inte något sammanhang med själva godset och dess utlämnande. Den andra är, att *upphörandet skulle medföra en obehörig vinst* för befraktaren till sjötransportörens skada; en sådan konstruktion är inte så vanlig i svensk rätt. (Utformningen diskuterades vid lagrådsremissen, se NJA II 1936 s. 400–401, jfr *Lejman.* Rörande vinstläran överhuvud i svensk rätt hänvisas till *Hellners* grundläggande avhandling om obehörig vinst och *Agells* monografi.)

4. *Försäljningen skall ske på offentlig auktion eller på annat betryggande sätt.* Försäljningen av godset skall ske under hänsynstagande till lastägarens rätt och bästa, som sjötransportören enligt 101 § SjöL har att iaktta. (Jfr kommentaren till denna paragraf under 9.) En garanti kan härvidlag reglerna om offentlig auktion

innebära. Men det är ingalunda säkert, att bästa pris kan åstadkommas genom offentlig auktion. En privat försäljning kan visa sig mera fördelaktig. Kravet på offentlig auktion är därför inte "oeftergivligt" (jfr NJA II 1936 s. 399). Men samtidigt ges begränsningen, att den då måste företas på ett betryggande sätt med avseende på lastägarens intressen. Motsvarande uttryck förekommer i fråga om sjötransportörens försäljningsbefogenhet enligt 103 § 1 st. (Jfr kommentaren till 102–104 §§ under 7 mot slutet.)

5. *Obehörigt utlämnande av gods.* Att befälhavare, som obehörigen utlämnar gods, kan bli ersättningsskyldig, framgår av andra bestämmelser i SjöL, numera 67 och 253 §§. (NJA II 1936 s. 400.)

6. *Tvingande rätt.* I den mån reglerna angår tredje mans rättsställning är de av tvingande karaktär. (Jfr kommentaren till 72 § under 6.)

I många certepartier förekommer den s. k. *cesser-klausulen*, enligt vilken befraktarens ansvar för frakt och liknande fordringar sägs upphöra vid en *tidigare tidpunkt* än godsets utlämnande till mottagaren, nämligen så snart det har lastats ombord. Tanken är att tvinga sjötransportören att för kostnader åvilande godset hålla sig enbart till lastmottagaren. "Denne klausul nyder ikke retsordenens bevågenhed, idet bortfragteren kommer i den ejendommelige situation, at han i stedet for den debitor, han har sluttet aftale med, får en anden, som han ikke kender, og som ofte bor i et andet og fjernt land. Desuden kan det ikke være bortfragterens risiko, at modtageren afviser godset og dermed nægter at indtræde i fragtkontrakten. Endvidere kan pante- eller tilbageholdsretten være af tvivlsom værdi. Der er måske ingen oplagsplads i land. Retsbeskyttelsen efter det pågældende lands regler kan være tvivlsom, eller der kan opstå vanskeligheder på grund af valutarestriktioner." (*Stenov* i UfR 1980 B s. 46.) Klausuler av denna typ har därför ibland kritiserats häftigt. (För närmare upplysningar hänvisas till *Gram* i AfS Bd 2 s. 509–519 och samme förf:s Fraktavtaler, 4 utg. 1977, s. 86–87 liksom *Stenov*, Kontant mod dokument CAD – Efterkrav COD, 1980, s. 142–144.)

Om bortfraktarens ansvar för godset

Underrubriken. Detta avsnitt utgör kärnan av det femte kapitlet i den meningen, att det innehåller själva ansvarssystemet.

Haag/Visby-komplexet, som dessa regler bygger på, statuerar ett ansvar som är tvingande till transportkundens förmån, m. a. o. det garanterar transportkunderna ett minimiskydd. Samtidigt ger det vissa fördelar för transportörerna, t. ex. att inte behöva prestera högre ersättning än enligt den summamässiga ansvarsbegränsningen i 122 § SjöL när transportkunden åberopar annan grund för sin talan än transportavtalet. Området för denna tvingande verkan anges i 168 § SjöL, jfr 169 och 170 §§ SjöL. Av dessa bestämmelser följer, att inte alla godscentrerade *transportavtal omfattas* utan att viss sådan fart är fri – denna sektor av transportverksamheten är emellertid numera mycket smal. De fartygscentrerade *befraktningsavtalen* (med undantag för inrikes och internordisk certepartifart) *faller i princip helt utanför den tvingande ansvarsregleringen*; det anses där gälla avtalsförhållanden mellan jämbördiga parter, vari man saknar anledning att ingripa med tvingande regler. Befraktningsavtal innehåller också regelmässigt en mot sjötransportören mildare ansvarsutformning, se t. ex. *Gencon* kl. 2.

När man läser följande ansvarsregler, har man därför i första hand de tvingande transportavtalen i sikte. I andra hand utgör reglerna startpunkten för ansvarsbedömningen i fria transportavtal och det dispositiva regelsystem som gäller för befraktningsavtal, i den mån dessa inte innehåller en avvikande reglering av ansvaret.

Sin grundstruktur fick följande paragrafer genom 1936 års sjölagsändringar, baserade på Haagreglerna men med vissa avvikelser, eftersom SjöL då reglerade endast fart utanför konventionens tvingande regler. Konventionsfarten reglerades av den från SjöL fristående lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, kallad konossementslagen, KonL. (Se därom den utförliga artikeln i NJA II 1936 s. 573–623.)

Införandet av två regelsystem vid sidan av varandra, vad man kallat "tvåspårigheten", medförde att man måste dra upp gränserna för tillämpligheten av KonL och SjöL. (Se därom exempelvis *Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, s. 32–35.) Ansvaret för sjötransportören var olika såtillvida, att SjöL visserligen byggde på Haagreglerna men inte som KonL kopierade ansvarsreglerna utan (a) slopade den s.k. katalogen, (b) införde en allmän culparegel och (c) förutsatte uttryckligt förbehåll från sjötransportörens sida för ansvarsfrihet vid nautiskt fel och brand samt tiden före lastning/efter lossning. Tolkningen sades skola ske särskilt för KonL med dess specifikt engelskrättsliga bakgrund. Man fick skilja mellan Haaglagskonossement och sjölagskonossement, där godsbeskrivningen för de förstnämnda skulle förstås med den engelska läran om *conclusive evidence* som bakgrund, under det att sjölagskonossementens godsbeskrivning skulle uppfattas mot bakgrunden av den i tysk doktrin antagna skripturaprincipen. (Jfr a.a. s. 148–158.) De praktiska resultaten av de olika regelsystemens tolkning blev oftast mycket likartade, och värdet av hela exercisen kunde därför betvivlas.

I samband med 1973 års sjölagsändringar vägdes nackdelarna med "tvåspårigheten" mot vinsten av övergång till ett "enspårigt" system. (Jfr SOU 1972: 10 s. 29 och prop. 1973: 137 s. 53–54, 266–274.) Resultatet blev en fullständig inarbetning av Haag/Visbyreglerna i SjöL:s befraktningskapitel, överenskommen vid nordiska departementsöverläggningar i maj 1971. (A. prop. s. 39.) Materiellrättsliga olikheter undgicks därmed, och man behöver inte längre skilja mellan olika sorters konossement; alla styrs numera av SjöL.

KonL bibehölls emellertid tills vidare på så sätt, att den gäller i förhållande till stater som upprätthåller Haagreglerna i deras ursprungliga skick. Vissa ändringar blev därvid nödvändiga. (Prop. 1973: 137 s. 153–156.) Man förutsatte att KonL snart skulle vara upphävd och att 5 kap. SjöL skulle gälla både Haag/Visby-fart och annan fart. Därför omformades ansvarsreglerna i 5 kap. så, att de kom att överensstämma med konventionen; med hänsyn härtill togs katalogen in i SjöL:s text och ansvarsfrihet för nautiskt fel och brand förutsatte inte längre särskilt förbehåll.

Först på initiativ av den nu sittande sjölagsutredningen har KonL föreslagits skola upphävas och de i SjöL inarbetade Haag/Visbyreglerna gälla mot både Haagstater och Haag/Visbystater, förutom i inrikes och internordisk fart. Härigenom skulle uppnås verkligt betydande förenklingar i handhavandet av regelsystemet. När en sådan förändring kan genomföras är emellertid ännu oklart.

Vid 1973 års sjölagsändringar med anledning av införandet av de nya Haag/

Visbyreglerna omstrukturerades avsnittet ganska kraftigt men inom ramen för en bibehållen paragrafföljd. Den nya konventionen kompletterades med vissa särskilda nordiska supplerande regler, som förebådade den nya konventionen *Hamburgreglerna* 1978 – så utsträckningen av den s. k. Himalaya-regeln till självständiga företagare, såsom stuverier, i 122 § 2 st. och den tvingande regleringen av fall med mer än en transportör i 123 §.

118 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård ombord eller iland, om han ej visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon för vilken han svarar orsakat eller medverkat till skadan.

Bortfraktaren är ej ansvarig, om han visar att skadan beror av

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

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

c) fara eller olycka säregen för sjön;

d) naturhändelse;

e) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;

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

h) karantän;

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

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

k) uppror eller oroligheter;

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

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

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning; eller

p) dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med tillbörlig omsorg.

Utan hinder av andra stycket är bortfraktaren ansvarig för skada som beror av att han eller någon för vilken han svarar brustit i tillbörlig omsorg att sätta fartyget i behörigt skick före resans början. Det åligger bortfraktaren att till sitt fredande från ansvarighet visa, att sådan omsorg iakttagits.

Om vållande på befraktarens sida medverkat till skadan, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

Litteratur: SOU 1972: 10 s. 44–47; Prop. 1973: 137 s. 55–62, 118, och NJA II 1975 s. 268–279; *Bagge* i SvJT 1923 s. 217 ff.; *Brækhus*, Rederens husbondsansvar (1953, även i Juridiske arbeider fra sjø og land, 1968, s. 269 ff.); *Brækhus & Rein*, Håndbok i P & I Forsikring (2 utg. 1979) s. 142–155; *Garver*, Carriage of goods by sea 1–2 (12 ed. 1971); *Diamond* i LMCLQ 1978 s. 225 ff.; *Gram*, Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977); *Grönfors*, Allmän transporträtt (5 uppl. 1977), Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter (2 uppl. 1960), Successiva transporter (1968) och Tidsfaktorn vid transportavtal (1974); *Hagbergh* i SvJT 1939 s. 739 ff.; *Jantzen*, Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952); *Knauth*, The American law of ocean bills of lading (4 ed. 1953); *Poor*, Charter parties and ocean bills of lading (5 ed. 1968) s. 133–250; *Rune* i SvJT 1969 s. 12 ff. och 1974 s. 538 ff.; *Scrutton*, Charterparties and bills of lading (18 ed. 1974); *Sejersted*, Haagreglene (3 utg. 1976); *Selvig*, Det såkalte husbondsansvar (1968); Six lectures on the Hague Rules (ed. *Grönfors* 1967); *Tetley*, Marine cargo claims (2 ed. 1978).

Källskrifter till *Haagreglerna* 1924 är International Maritime Committee, Antwerp Conference 1921 (1921), London Conference 1922 (1923) och Gothenburg Conference 1923 (1924) liksom Conférence Internationale de Droit Maritime, Bruxelles 1922, Documents et Procès-verbaux (1922); Bruxelles 1923, Réunion de la sous-commission, procès-verbaux des séances (1924). För en uppräkning av bakomliggande konferenser m.m. hänvisas till NJA II 1936 s. 579; jfr SvJT 1939 s. 739.

Källskrifter till *Visbyreglerna* 1968 är International Maritime Committee, Stockholm Conference 1963 (1963) och Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième Session (1^{e} phase), Bruxelles 1967 (1967) och (2nde phase), Bruxelles 1968 (1968). För den yttre laghistorien hänvisas till *Hagbergh* i Teori och praxis (Festskrift till Karlgren 1964) s. 103 ff.

Motsvarande källskrift till de nya *Hamburgreglerna* 1978 har inte utgivits. Konferenshandlingarna finns bara i sin ursprungliga stencilerade form. För en orientering om Hamburgreglerna hänvisas särskilt till The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea (ed. *Mankabady* 1978), som innehåller utförliga kommentarer och en förteckning över alla ändringsförslag vid konferensen. Se vidare som en orientering Bills of Lading, Report 1970 by the UNCTAD Secretariat, TD/B/C.4/ISL/6/Add. 1; Utkast till konvention om sjötransport av gods (Ds Ju 1977:6); *Gorton* i SvJT 1980 s. 619 ff.; *Grönfors* i JBL 1978 s. 334 ff. och RabelsZ 42 (1978) s. 696 ff.; *Ramberg* i AJCL 27 (1978/79) s. 391 ff.; *Selvig* i Marius nr 31

(1978), AJCL 27 (1978/79) s. 369 ff., NFT 1979 s. 121 ff. och JMLC 12 (1980/81) s. 299 ff.; *Sweeney* i JMLC 7 (1975/76) s. 341 ff. och 628 ff. samt 8 (1976/77) s. 167 ff.

1. *Grundstadgandet om sjötransportörens ansvar.* Denna paragraf anger förutsättningarna för ansvarighetens inträde och verkan av vållande från sjötransportörens sida vid medvållande från transportkundens sida.

Första stycket fastslår ansvarstypen till presumtionsansvar (ansvar för culpa med omkastad bevisbörda). Vidare anges ansvarsperioden till den tid, under vilken godset är i transportörens vård ombord eller i land. Dröjsmålsskador utanför denna ansvarsperiod fångas in av den dispositiva bestämmelsen i 130 §.

Andra stycket räknar upp en rad ansvarsfrihetsgrunder, den s.k. katalogen.

Tredje stycket säger, att dessa ansvarsfrihetsgrunder bryts igenom, där sjötransportören brustit i tillbörlig omsorg att försätta fartyget i behörigt skick före resans början, s.k. ursprunglig sjöovärdighet.

Fjärde stycket hänvisar till skadeståndslagens allmänna medverkansregel.

2. *Äldre rätt.* När sjötransportörens ansvar första gången reglerades i en svensk lagtext, nämligen i 1667 års sjölag skeppslegobalken 15 kap., var det utformat som ett strikt ansvar med undantag för force majeure. Samma regel innehöll sjölagarna 1864 och 1891, och i motiven till den sistnämnda utvecklas tanken bakom denna ståndpunkt sålunda: "Det är bortfraktarens skyldighet att avlämna det gods, han mottagit, i samma skick, vari det vid mottagandet befanns; kan han det icke, är det hans sak att ådagalägga, att bristande fullgörande av fraktavtalet beror av någon omständighet, som befriar honom från ansvarighet." Därefter påpekas, att med fraktavtalet sedan äldsta tider förbundits en ansvarighet, som går utöver den som eljest är vanlig i obligatoriska förhållanden. Regeln här skulle förstås så, att endast händelse som är att hänföra till *vis major (force majeure*, "händelse av högre hand") föranledde ansvarsbefrielse. (Bet. 1887 motiven s. 108, jfr NJA II 1936 s. 402.) "I de danska och norska motiven göres emellertid gällande, att annat icke avsetts än tillämpning av vanliga rättsregler om culpa såsom förutsättning för ansvarighet, dock att uttrycken i lagrummet valts så, att en sträng måttstock borde anläggas vid avgörandet, huruvida bortfraktaren borde anses hava fullgjort sina skyldigheter. Enligt såväl den ena som den andra uppfattningen åvilar bevisbördan bortfraktaren, dvs. han ansvarar obetingat, i den mån han ej kan bevisa, att skadan tillkommit genom omständighet, som lagligen befriar honom. I realiteten torde skillnaden mellan de båda uppfattningarna icke vara synnerligen stor." (NJA II 1936 s. 402–403, jfr *Grönfors*, Successiva transporter s. 49–50 och i Rättshistoriska studier VII, 1982.) Med denna utformning ligger regeln nära vad som gäller för land- och lufttransporter enligt CIM, CMR och Warszawakonventionen. Regeln svarar också nära mot den engelska rättens regel om ansvar för den som erbjuder transporttjänster åt allmänheten, en s.k. *common carrier*. (Därom *Gorton*, The concept of the common carrier in Anglo-American law, 1971, särskilt s. 118 ff.)

Regeln om strikt ansvar med undantag för force majeure var dispositiv. Efter mitten av 1800-talet växte omfattningen av friskrivningar lavinartat och omfattade snart friskrivning från allt ansvar för skada genom egen och underordnads vårdslöshet (*negligence*-klausuler). (Jfr t.ex. *Kôersner* i TfR 1919 s. 112–114.) Till slut var redarna bara ansvariga för den rättidigt inlevererade fraktens mottagan-

de, lyder ett ofta citerat uttalande av den framstående engelske juristen Lord *Scrutton* i företalet till första upplagan av hans bok om certepartier.

Reaktionen mot denna utveckling kom från USA, som huvudsakligen var ett befraktarland. Resultatet blev en tvingande lag om ansvarighet, gällande alla sjötransporter till och från USA, den s. k. *Harter Act* (uppkallad efter initiativtagaren senator Michael D. Harter från Ohio). (Se närmare *Knauth* s. 120 ff.) I England lyckades lastägarna inte förrän efter det första världskrigets slut få gehör för sina synpunkter. Genom den privata organisationen av sjörättsexperter CMI (Comité Maritime International) tillskapades 1922 de s. k. *Haagreglerna*, vilka vilade på samma grundtankar som Harter Act. År 1924 antogs Haagreglerna på en internationell diplomatisk konferens i Bryssel. Texten till denna konvention återges nedan i *bilaga 1*.

Grundtankarna brukar betecknas med termen Haagregelkompromissen. Ansvaret är ett presumtionsansvar för sjötransporten med särskilt undantag för s.k. *nautiskt fel* ("fel och försummelse, vartill befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig *vid navigeringen eller handhavandet av fartyget*") och *brand*. Motiveringen för detta undantag är *sjöresans karaktär av gemensamt äventyr för fartyg och last*. När det gäller exempelvis vållande till strandning på grund av felnavigering riskerar redaren samtidigt sitt dyrbara fartyg, och någon ytterligare press till försiktighet skulle ett skadeståndsansvar därför inte medföra. Gäller det däremot skada på grund av underlydandes fel och försummelse vid handhavandet av lasten, *kommersiella fel*, måste redaren bära en ersättningsskyldighet på samma sätt som vilken landföretagare som helst. Vid företagaransvar i allmänhet framstår däremot en sådan sak som felaktigt utövande av en verksamhet både utåt och inåt som en typisk företagarrisk.

Haagreglernas system, presumtionsansvar med undantag för skador genom nautiskt fel och brand, infördes i den svenska sjölagen genom 1936 års sjölagsändringar (se närmare ovan kommentaren till *Underrubriken* före 118 §).

Den svenska lagstiftaren uttryckte därvid viss tvekan, eftersom ansvaret för nautiskt fel borde "vila på den som yrkesmässigt driver rederiverksamhet". (NJA II 1936 s. 425.)

3. *Tillkomst.* En begränsad revision, innebärande framför allt en väsentlig uppräkning av ansvarsgränserna, företogs genom CMI:s Visbyregler, fastställda i Stockholm 1963 och sedan antagna med vissa ändringar på en internationell diplomatisk konferens i Bryssel 1967/68. I den svenska sjölagen infördes *Visbyreglerna* genom 1973 års sjölagsändringar. (Jfr ovan kommentaren till *Underrubriken* före 118 §.) Sista stycket om medvållande justerades genom lagen (1975:405) i samband med införandet av nya medverkansregler i skadeståndslagen (1972:207).

Revisionen genom Visbyreglerna betraktades av utvecklingsländerna såsom alltför begränsad. Genom deras särskilda organ inom Förenta nationerna UNCTAD (United Nations Conference of Trade and Development) togs revisionsfrågan upp igen, och efter diskussion fick UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) i uppdrag att utarbeta texten till en ny konvention efter de riktlinjer diskussionen hade fört fram till. Den sålunda åstadkomna texten antogs med ett fåtal ändringar av en på inbjudan av FN i Hamburg mars 1980 avhållen internationell diplomatkonferens och betecknas

som *Hamburgreglerna*. Dessa innebär ett uppbrytande av Haagregelkompromissen, däribland avskaffande av nautiskt fel som ansvarighetsgrund. De nordiska sjölagskommittéerna har fått i uppdrag att revidera femte kapitlet SjöL med sikte på ett framtida införlivande av Hamburgreglerna häri. Texten till konventionen återges nedan i *bilaga 2*.

4. *Vissa begränsningar av den tvingande regleringens tillämpningsområde*. Omfattningen av den tvingande regleringen begränsas i flera avseenden.

För det första finns en *geografisk begränsning*, som framgår av 169 §. När det gäller s.k. fri fart förekommer ofta att sjötransportören ändå frivilligt underkastar sig Haagreglerna, trots den gällande avtalsfriheten. Detta sker genom s.k. *paramountklausuler* (huvudklausuler som är av *paramount importance* för avtalet och ger det dess karaktär). (Se därom närmare 170 § och *Grönfors* i Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Phillips Hult, 1960, s. 148 ff., även i Transporträttsliga studier, 1975, s. 59 ff.) Paramountklausuler förekommer även i certepartier, som därvid frivilligt underkastar sig den tvingande regleringen. (Därom hänvisas särskilt till *Selvig* i AfS Bd 3 s. 549 ff. och AJCL 10, 1961/62, s. 205 ff.)

För det andra är det tvingande rättsystemet tillämpligt *enbart på rättsförhållandet mellan redaren och innehavaren av konossement, där sådant särskilt har utfärdats*. Detta betyder, att vid befraktning av helt fartyg på grund av certeparti rättsförhållandet mellan trampredaren och dennes befraktare faller utanför (utom vid inrikes och internordisk fart, som alltid är underkastad den tvingande regleringen). Den tvingande regleringen kommer alltså i detta fall in först när konossementet överlåtits på ny innehavare. Se närmare 169 § 2 st. Även här förekommer, att man frivilligt underkastar sig det tvingande systemet genom paramountklausuler. (Se närmare *Selvig* i AfS Bd 3 s. 549 ff. och *Granville* ND 1961 s. 127 norsk skiljedom.)

5. *Ansvarsperioden*. Lagtexten beskriver den tid, under vilken sjötransportören bär ansvaret för godset med orden *medan det är i hans vård ombord eller iland*. Detta är en ganska vidsträckt tidsbestämning. Omhändertagandet av godset för transport markerar början av tidsperioden och överlämnandet till nästa länk i kedjan, eventuellt till den slutlige mottagaren, betecknar slutet.

I moderna transportsystem innebär transportvillkoren ofta, att sjötransportören utsträcker sitt ansvar till terminalperioderna, för att något glapprum i ansvaret inte skall uppkomma, och på så sätt tillmötesgår han önskemål från bankerna och internationell handel. Jfr t.ex. *Combiconbill* kl. 10 (1): *between the time when he receives the goods into his charge and the time of delivery*. Detta överensstämmer med den dispositiva regeln om ansvarets utsträckning i tiden.

När i tiden omhändertagandet inträffar måste avgöras med hänsyn till omständigheterna vid den faktiska lasthanteringen. En container, som på lastbil körs in genom porten till en containerterminal, har därmed ännu inte *avlämnats* i transportörens vård. På något sätt måste transportören eller terminalen i egenskap av transportörens agent uppmärksammas på att containern har anlänt och därmed sättas i stånd att bestämma om dess vård fram till inlastningen, t.ex. var den skall uppställas. (Jfr avgörandet *Datamaskinen på Arlanda* AfL Bd 4 s. 230 Sthms RR, där en datamaskin inte genom hjälp med lossningen från en lastbil på Arlanda flygplats av en truckförare hos SAS ansågs vara omhändertagen för lufttransport; ansvaret för dennes vårdslöshet ansågs åligga SAS i egenskap av trucktransportör, inte i egenskap av lufttransportör och under luftfartslagen.) Ett uppmärk-

sammande i överensstämmelse med det sagda sker vanligen genom att containern anmäls på terminalens godsexpedition och där blir föremål för vederbörlig registrering, eventuellt med hjälp av dator.

Transportens slutpunkt är typiskt godsets överlämnande i den slutlige mottagarens vård. Det kan också vara fråga om att godset avlämnas till en annan transportör eller hos en mellanlagrare på sådant sätt, att sjötransportörens vårdplikt upphör.

Där mottagaren eller den som eljest skall motta godset *vägrar sin medverkan* härtill, blir tiden för transportörens vårdplikt utsträckt. För att i dylika fall möjliggöra för sjötransportören att *ensidigt bringa sin vårdplikt enligt transportavtalet att upphöra* stadgar 114 § SjöL en redarens rätt att med befriande verkan *upplägga godset under säker vård*, om lastmottagaren underlåter att fullgöra vad för godsets utfående åligger honom eller om han eljest uppehåller fartyget för lossningen. Denna uppläggningsrätt är enligt 115 § vid linjefart alldeles oberoende av mottagarens uppträdande. En uppläggnings*plikt* är i 157 § t.o.m. stadgad för en särskild situation, nämligen då flera innehavare av konossementexemplar på en gång anmäler sig för att utfå godset. En likartad plikt gäller enligt 114 § 2 st. vid bristande medverkan av mottagaren. Regler om ensidiga åtgärder för att bringa vårdplikten till ett slut finns även i järnvägsrätten. (Se *Grönfors*, Allmän transporträtt s. 76.)

Den nu beskrivna vidsträckta gränsdragningen är *dispositiv*. I 168 § 2 st. fastslås nämligen, att sjötransportören får förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden *före* lastningens början och *efter* lossningens slut. Detta innebär m.a.o., att *det tvingande ansvaret sträcker sig från lastningens påbörjande till lossningens avslutande*. Detta är de ursprungliga Haagreglernas princip *tackle-to-tackle*. I ett ofta åberopat engelskt avgörande, *Pyrene* v. *Scindia* [1954] 2 Q.B. 402, fastslogs att godstransporten senast börjar när godset hakas på fartygets tackel. Friskrivningsmöjligheten tillvaratas oftast i trafik med konventionell lasthantering.

Även om friskrivningsmöjligheten har begagnats, får gränsen för det tvingande ansvarets utsträckning inte dras alltför snävt. Frågan om lossningspunkten har flera gånger varit föremål för svenska domstolars bedömanden. Se särskilt *Selma Thordén* NJA 1951 s. 130 SHD och *Bali* NJA 1956 s. 274 SHD, jfr *La Plata* NJA 1952 s. 12 SHD och det likartade engelska avgörandet *Goodwin Ferreira* v. *Lamport*, (1929) 34 Lloyds 192 (sjötransporten ansågs vid läktarlossning inte ha avslutats så länge som inte *allt* gods av samma parti hade bragts ombord på läktaren). En friskrivning från det tvingande ansvaret för godset allteftersom detta lossades ombord på läktare, skulle alltså bedömas som overksam. (Jfr *Riska*, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart, 1964, s. 182.)

Att på basis av detta material fastställa läget i gällande svensk rätt erbjuder betydande svårigheter. Särskilt ger förhållandet mellan 1951 och 1956 års HD-referat anledning till mycken tvekan – något som avspeglas i det sällsynta förhållandet, att HD själv i den senare domen tar upp frågan om den tidigare domens innebörd och räckvidd. Ett försök att kort sammanfatta rättsläget ger följande resultat. I lastmottagarens frånvaro är redaren skyldig tillse, att godset åtminstone vid själva landandet icke anbringas på sådant sätt att det skadas; redarens ansvar omfattar då även en sådan åtgärd som att gods i anslutning till landandet i och för underlättande av fortsatt lossning förflyttas ett stycke från kranen och där uppläggs på ett försvarligt sätt, vanligen i stuvar. Tillämpningen

av denna regel – som således omfattar bara ett fåtal landrisker, nämligen dem som allra först kan aktualiseras – förutsätter, att redaren kan utöva viss kontroll över lossningen. Denna utförs exempelvis av ett stuveriföretag, som har anlitats av honom. Så snart godset däremot tas omhand av en organisation, som från kontrollsynpunkt intar en självständig ställning i förhållande till både redaren och lastägaren, upphör redarens ansvar redan när godset (vid losshuggningen) blir omhändertaget av nämnda organisation (oavsett om denna bär något ansvar eller icke). Med än större skäl bör redarens ansvar på motsvarande sätt upphöra redan vid omhändertagandet, om det är lastmottagarens eget folk eller någon representant för lastägaren som står på kajen och omedelbart tar emot godset. Dessa båda sistnämnda typsituationer får därmed en inbördes enhetlig reglering, varigenom utsträckningen av redarens lossningsansvar begränsas i jämförelse med vad eljest gäller.

Något liknande gäller antagligen vad beträffar lastningen. Visst ilandarbete skulle då i vissa fall kunna omfattas av redarens tvingande ansvar. Detta arbete måste då ha karaktären av omhändertagande för transport.

En närmare diskussion återfinns i *Grönfors*, Om ansvaret för lossat gods s. 21 ff. Ur senaste nordisk praxis må hänvisas till *Frierfjord* ND 1956 s. 420 Eidsivating, *Vinterland* ND 1960 s. 480 SøHa och *Ragnhild K* ND 1961 s. 255 NHD. Jfr *Träpiren i Göteborg* ND 1949 s. 582 Gbgs RR (HovRVSv avgjorde målet på annan grund), *Perssons lådor* NJA 1962 s. 770 SHD, *Parsifal* ND 1967 s. 314 Sthms RR och *Mormacreed* ND 1968 s. 154 HovRVSv.

Hamburgreglerna har en ganska utförlig reglering av ansvarsperiodens tvingande omfattning och följer därvidlag nära de principer, som sålunda utvecklats i nordisk rätt. Art. 4 (2) beskriver nämligen det tvingande ansvarets utsträckning på ett sätt, som väl överensstämmer med den ansvarssituation, som nu angetts vara den gällande nordiska sjörättens.

6. *Avgränsningen av sakskador på gods från rena dröjsmålsskador.* Paragrafen säger sig täcka "skada till följd av att godset går förlorat, skadas eller försenas". Sakskadefall och dröjsmålsfall följer alltså samma regel, liksom skador vid luftbefordran enligt luftfartslagen 9:19. Inte desto mindre behöver man skilja dessa två huvudtyper av skadefall från varandra. Sakskadorna är inriktade på det transporterade godset (godscentrerade), dröjsmålsskadorna är inriktade på en transportfrist (transportfristcentrerade); se om innebörden av transportfristen närmare nedan 14. Denna olikhet leder till skiljaktigheter i reglernas uppbyggnad. Sådana dröjsmålssituationer, som faller utanför 118 §, fångas in av den dispositiva bestämmelsen i 130 §, och redan detta kräver att man gör en avgränsning.

En försening av transporten kan resultera i en sakskada på det transporterade godset, t.ex. färsk frukt som transporteras utan kylrum ruttnar. Redan under Haagreglerna var det klart, att sådana fall täcktes av Haagreglernas sakskadeansvar. Vad som då ansågs falla utanför ansvaret var de fall där *dröjsmålet direkt förorsakar andra former av skadliga effekter än fysisk skada på det transporterade godset,* t.ex. en fabrik får driftstörningar därför att råvarorna ej levereras i tid eller marknadspriserna på det transporterade godset faller kraftigt (närmare nedan 15). Sådana skador kallas *rena dröjsmålsskador* (enligt äldre terminologi: direkt tillfogade allmänna förmögenhetsskador). Det är på dessa fall som det numera särskilt införda dröjsmålsansvaret tar sikte.

I fall av rena dröjsmålsskador blir det fråga om den skadetyp vi kallar allmän

förmögenhetsskada, men denna typ är å andra sidan ingalunda inskränkt till fall av rena dröjsmålsskador utan kan i och för sig förekomma även i fråga om skador som orsakats på det transporterade godset; i sådana fall kan alltså föreligga på en gång en sakskada och en allmän förmögenhetsskada, varvid sakskadereglerna tillämpas på skadan i dess helhet, ej till någon del av dröjsmålsreglerna.

Avgränsningen av de rena dröjsmålsskadorna kan även uttryckas på följande sätt. I och med att dröjsmålet har orsakat en skada på själva det transporterade godset, omkvalificeras skadan alltid från ett fall av dröjsmålsansvar till ett fall av vårdansvar i den meningen, att reglerna om sakskada vid bristande vård av godset kommer till användning. Denna mycket väsentliga avgränsning av dröjsmålsansvarets tillämpningsområde framhålls klart i de norska sjölagsmotiven till 1936 års sjölagsändringar. (Innstilling fra den Kgl. kommisjon til revisjon av sjøfartsloven, Oslo 1936, s. 57.) Det särskilda *dröjsmålsansvaret får självständig betydelse inte vid skada på eller förlust av godset utan enbart vid skada av annat slag:* när resan överhuvud inte blir utförd, när den blir avbruten eller när godset kommer fram till bestämmelseorten i oskadat skick men för sent. Avgränsningen innebär, att en viktig skadetyp, som står mycket nära de vanliga vårdskadorna, har överförts till de mycket mera väletablerade reglerna om vårdansvar, på samma sätt som mycket långa dröjsmål kan konverteras till totalförlust (nedan under 17) och därmed dras in under samma regler.

7. *Sjötransportörens principalansvar.* Sjötransportören ansvarar inte bara för sina egna fel och försummelser utan även för fel och försummelser begångna av någon inom en angiven personkrets. Så långt det rör sig om anställda gäller det ett principalansvar enligt den allmänna skadeståndsrättens terminologi. Men personkretsen är på en gång vidsträcktare och mera begränsad. Lagtexten beskriver personkretsen som *"någon för vilken han (= sjötransportören) svarar"*.

Med detta uttryckssätt hänvisar lagtexten till huvudstadgandet om redarens principalansvar, nämligen 233 § (förut 8 §). Enligt denna paragraf svarar redaren för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots vållat genom fel eller försummelse i tjänsten. Redarens ansvar avser alla hans anställda och är inte begränsat till befälhavaren, styrmannen, maskinchefen eller andra personer i befälsställning. Regeln, som brukar anses gälla både utom och inom kontrakt, överensstämmer såtillvida med regeln om principalansvar enligt skadeståndslagen. Men den underlydandes handling måste ha haft ett *samband med tjänsten för fartygets eller redarens räkning*. Sålunda har redaren inte ansetts ansvarig, när befälhavaren brustit i den redovisning av innehållna hyresmedel som åligger denne enligt sjömanshusförordningen, *Hibernia* NJA 1937 s. 201 SHD. Kritik av *Brækhus*, Husbondsansvar s. 55 f. (Juridiske arbeider s. 314); se däremot *Grenander* i SvJT 1954 s. 595. Hithörande frågor behandlas närmare av *Brækhus*, a.a., och *Selvig*, Husbondsansvar. Avgörandet är ganska gammalt, och det är ingalunda säkert att utgången i dag skulle ha blivit densamma. Uttalanden i prop. 1972:5 om skadeståndslag s. 469–471 och 481 tyder på en vidsträcktare tolkning av begreppet "i tjänsten" än som gjordes i 1937 års avgörande.

Om felet är avsiktligt, utesluts inte ansvar enligt 233 §. Man synes anse att *redaren ansvarar mot lastägaren för stöld, såvida ett nära funktionellt samband mellan transporten och den uppsåtliga handlingen föreligger.* Se *Amazonas* NJA 1958 s. 373 SHD, jfr *Strumpmålet* NJA 1951 s. 365 SHD (frihamns depositarieansvar) och *Tidningspappersfallet* NJA 1960 s. 644 SHD (lastbilstrafik) samt prop. 1972:5 s. 482 ff. På

motsvarande sätt har i ett par ofta citerade engelska avgöranden stöld ansetts ådra transportören ansvar så långt som stölden kan anses begången *in the course of the servant's employment*. Jfr *Brown* v. *Harrison*, [1927] 43 T.L.R. 633, och *The Chyebassa*, [1966] 2 Lloyd's Rep. 193.

Redarens ansvar för fel eller försummelse av lots går längre än skadeståndslagen såtillvida, att det inte är betingat av befälhavarens anmodan till lotsen att föra fartyget. Ansvar inträder även om befälhavaren inte haft rätt att avvisa lotsen (tvångslots). Det bör dock inskjutas, att redaren inte gentemot "sin egen" lastägare ansvarar för lotsens fel (nautiskt fel).

Redaren svarar i motsats till principen i skadeståndslagen även för andra, som utan att tillhöra besättningen på grund av redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete *i fartygets tjänst*. Ansvaret för tillfälliga medhjälpare får särskild betydelse vid lastning och lossning, t.ex. anlitat stuveriföretag. Principalansvaret blir här mycket långtgående genom att omfatta s.k. *självständiga medhjälpare* (jfr prop. 1973:137 s. 70). Jfr om ansvaret för anlitade medhjälpare i terminalskedet *Grönfors*, Om ansvaret för lossat gods.

Hur långt redarens ansvar för anlitade självständiga medhjälpare verkligen sträcker sig är i svensk rätt oklart. Den svenska skadeståndslagen (1972:207) har inte löst denna fråga. Man får därför alltjämt bygga på hittillsvarande rättspraxis, enligt vilken ansvar principiellt inte föreligger för vållande av anlitad självständig företagare eller hans folk i utomobligatoriska förhållanden, dock med en stegvis utvidgning av undantagsregler för särskilda situationer. (Se särskilt *Lejman* i Skadeståndsrättsliga spörsmål, 1953, s. 89 ff. och *Hellner*, Skadeståndsrätt, 3 uppl. 1976, s. 104–107.) Som skadeståndsgrundande har man åberopat bl.a. kontraktstypens egenskap av att medföra en mera konkret bestämd aktsamhetsförpliktelse, medan en allmänt hållen aktsamhetsförpliktelse inte ansetts medföra ansvar. (Jfr förslaget till konsumenttjänstlag SOU 1979:36 s. 348–349.)

En omdiskuterad undantagssituation är, att redaren anlitar ett skeppsvarv för att utföra reparationsarbeten som försätter hans fartyg i sjövärdigt skick och detta inte lyckas. Därvid är det mest den speciella frågan om jämkning och den s.k. *Himalaya-effekten* (se nedan kommentaren till 122 §) som tilldragit sig intresset. *Björkelund* har i AfS Bd 8 s. 275 uttalat, att han finner det engelska avgörandet av House of Lords i fallet *Riverstone Meat Co.* v. *Lancashire Shipping Co.* (*The Muncaster Castle*), [1961] 1 Lloyd's Rep. 57, vara vägledande för nordisk rätt. Detta fall innebär, att redaren blev ansvarig för reparationsarbeten på fartyget utförda av ett varv som särskilt anlitad självständig företagare med särskilda tekniska kvalifikationer. Men saken kan diskuteras. (Jfr *Riska* i Six lectures on the Hague Rules, 1967, s. 89 ff.) Även av engelska jurister har utgången av *Muncaster Castle*-målet ej sällan kritiserats hårt. Sålunda säger *Wilson* i The Hamburg Rules on the Carriage by Sea (ed. *Mankabady* 1978) s. 140: "Again the duty to exercise 'due diligence' was held to impose on the carrier a liability stricter than that in negligence, since he was liable for damage caused by the negligence of independent contractors employed by him, even though he did not possess sufficient expertise to exercise any real control over them." Problemet berörs inte i de svenska lagförarbetena till 1973 års sjölagsändringar.

8. *Den skadelidandes bevisbörda.* En skadelidande, som kräver ersättning för liden skada på transporterat gods, måste – liksom eljest inom skadeståndsrätten – starta med att bevisa två saker: *för det första* att han verkligen lidit en skada i

lagens mening, *för det andra* att denna skada inträffat medan godset befann sig inom sjötransportörens ansvarsområde, sådant detta nu har beskrivits (en motsatt regel i sistnämnda avseende har tillämpats i ett fall där risk för sammanblandning av olika kollin förelegat, *Perssons lådor* NJA 1962 s. 770 SHD). Omständigheterna kan naturligtvis i och för sig utgöra tillräckligt bevis för att skadan uppkommit innan transportören fått hand om godset resp. medan han haft godset i sin vård, t.ex. den omständigheten att det rör sig om en saltvattenskada. (Jfr köpfallet NJA 1977 s. 756 med uttalande av JustR Bengtsson på s. 767–768.)

Om angivna två fakta har bevisats av den skadelidande, är det sjötransportörens sak att visa, att han ändå inte är ansvarig. Han måste då först visa att han nedlagt erforderlig omsorg på att tillhandahålla ett sjövärdigt fartyg (9). Ytterligare måste han visa, att någon av de för honom gällande ansvarsfrihetsgrunderna är tillämplig (10–13).

9. *Sjötransportörens grundläggande skyldighet att tillhandahålla ett sjövärdigt fartyg.* Denna grundläggande skyldighet finns fastslagen i 76 §. Dess roll för skadeståndsansvarets utformning markerar *tredje stycket* av 118 §. Denna paragraf ingår ju i avsnittet om resebefraktning. Vad som i samma hänseende gäller om tidsbefraktning framgår av 138 §.

Den skadeståndsrättsliga delen av sjövärdighetsbestämmelserna innehåller i förhållande till det allmänna stadgandet i 76 § *två betydelsefulla begränsningar*: den ena att skyldigheten skadeståndsrättsligt är begränsad till tiden för resans anträdande, s.k. *ursprunglig sjöovärdighet,* den andra att ansvaret inte är strikt utan ett *presumtionsansvar,* dvs. det åligger sjötransportören att bevisa, att han iakttagit tillbörlig omsorg, *due diligence.*

Hur långt denna omsorg kan sträcka sig visar avgörandet *Ice Pearl* ND 1973 s. 280 Svea HovR. Enligt den s.k. katalogen (nedan 13) punkten p. är redaren ursäktad för dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med tillbörlig omsorg. I detta fall hade kylsystemet för lastrummen sviktat på grund av läckage genom en rörspricka, som var dold inne i en vägg. HovR ansåg att det inte kunde uteslutas, att felet kunnat upptäckas redan i avgångshamnen, om läcksökning under tryck (en omständlig procedur) företagits där. Ursprunglig sjöovärdighet ansågs därför föreligga (kritiska anmärkningar av *Grönfors* i SvJT 1977 s. 605). Utgången var den motsatta i första instans, ND 1972 s. 319 Sthms TR.

Tidpunkten för resans anträdande fasthålls inte alltid strikt eftersom fartyg av ekonomiska skäl (stillaliggande är dyrt) måste påbörja avseglingen så snabbt som möjligt efter att ha intagit last. Ibland godtas, att en vid resans början föreliggande svaghet avhjälps, innan fara för skada inträder, s.k. *retroaktiv sjövärdighet* (närmare nedan 11). Ett vanligt exempel härpå är, att fartyget påluckas under resans första början inomskärs, innan man når ut på öppet vatten. I linje härmed ligger, att en befälhavare som låtit sitt fartyg anträda resan innan skeppsluckorna blivit tillslutna inte fälldes till ansvar enligt lagen om säkerhet på fartyg, enär fartyget gick i ballast och påluckningen skedde medan fartyget ännu framfördes i skyddad ränna, *San Antonio* ND 1974 s. 289 Gbgs TR.

I åtskilliga fall kan sjötransportören, trots att regeln om presumtionsansvar bara gäller för ursprunglig sjöovärdighet, i själva verket "hållas ansvarig även för tiden därefter, om nämligen underlåtenhet att avhjälpa bristen utgör försummelse med avseende på godsets tillbörliga vård och hantering ombord" (prop.

1973:137 s. 56). Ty för kommersiella fel ansvarar ju sjötransportören enligt grundtankarna bakom Haagregelkompromissen. (Frågan om efterföljande sjövärdighetsfel och deras förhållande till regeln om ansvar för kommersiella fel behandlar *Alm & Pehrson* utförligt i Uppsatser i sjörätt, 1976, s. 9 ff.) När *Hamburgreglerna* slopar sjövärdighetsförpliktelsens begränsning till tidpunkten för resans anträdande innebär detta inte den stora praktiska skillnad i förhållande till Haagreglerna som man kanske först vill tro.

Det tredje styckets utformning och inplacering i 118 § ("Utan hinder av andra stycket...") klargör, att det grundläggande ansvaret för tillhandahållandet av ett sjövärdigt transportmedel bryter igenom katalogens undantagsstadganden, t.ex. den ansvarsfrihet för nautiskt fel som andra stycket föreskriver (a. prop. s. 118).

10. *Sjötransportörens allmänna ansvarsfrihetsgrund: exculpation.* Haagreglerna uppräknar en rad ansvarsfrihetsgrunder, från a. till q. Av dessa anger c.–p. konkreta situationer, som man känner igen från konossementsklausuler av friskrivningstyp, medan q. innebär en allmän exculpation (*catch-all exception*). Förhållandet mellan denna ansvarsfrihetsgrund och de speciella i c.–p. beskrevs i den sjörättsliga diskussionen tidigare med invecklade bevisresonemang. I en ofta citerad uppsats har *Brækhus* emellertid visat, att punkterna c.–p. saknar självständig betydelse jämfört med den allmänna och allomfattande regeln om presumtionsansvar i punkten q. (Six lectures s. 11 ff.) I överensstämmelse med denna uppfattning har den nordiska lagstiftaren ryckt upp q.-regeln från sin plats i "katalogen" och placerat den som basregel i första stycket. Sjötransportören anges sålunda vara ansvarig, *om han ej visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon för vilken han svarar orsakat eller medverkat till skadan.*

Hur denna bedömning kan ske illustrerar avgörandet *Tor Mercia* NJA 1977 s. 49 SHD. På en ro/ro-färja (lastnings- och lossningssystemet roll on/roll off) hade lasten på en trailer kommit i rörelse och fallit mot lasten på en bredvidstående trailer och därvid orsakat skada (trailern "kalvade"). Stuvningen är historiskt en redarfunktion. Den metod för lasthantering som rederiet här tillämpade innebär, att denna funktion s.a.s. flyttas iland därigenom, att av kunderna färdiglastade enheter avlämnats till rederiet för att tas ombord. "Även när denna metod tillämpas måste vid bedömande av ansvaret för skador på befordrat gods utgångspunkten vara, att redaren svarar för att fartygslasten blir stuvad på ett betryggande sätt och att han inte kan vara fritagen från ansvar för att stuvningen och packningen av godset inom de särskilda lastenheterna skett på ett sätt som innebär erforderlig säkerhet med hänsyn till riskerna under sjötransporten. Det måste sålunda åligga redaren att kontrollera att den inre stuvningen skett enligt lämplig metod, att använd materiel är av godtagbar beskaffenhet, att säkringsanordningarna är betryggande och att lastenheten även i övrigt uppfyller gängse säkerhetskrav. Föreligger anledning till misstanke att den inre stuvningen inte erbjuder tillräcklig säkerhet måste det åligga rederiet att, om bristen ej avhjälpes, vägra att taga lasten ombord. När det med fartyget transporterade godset är av varierande slag är det vidare angeläget att redaren med särskild omsorg tillser, att de olika lastenheterna placeras ombord på ett sådant sätt att det inte föreligger risk att de skadar varandra under transporten." I föreliggande fall ansågs rederiet ha haft anledning till misstanke om bristande aktsamhet vid den inre stuvningen på grund av tidigare erfarenheter med samma avlastare. Härtill kom, att trailern inte var täckt av presenning, varför yttre inspektion kunde ske.

Rederiet ansågs ej ha exculperat sig.

11. *Sjötransportörens speciella ansvarsfrihetsgrunder: nautiskt fel.* Nautiskt fel beskrivs i lagtexten som fel eller försummelse, vartill någon gör sig skyldig *vid navigeringen eller handhavandet av fartyget.* Om fartyget på grund av en felmanöver går på grund och springer läck, varvid inströmmande havsvatten skadar lasten, är detta ett typiskt nautiskt fel. Uttrycket handhavande av fartyget sattes in i Haagreglerna för att täcka åtgärder med fartyg, som inte befinner sig under gång utan ligger stilla i hamnen, jfr *Albania* NJA 1941 s 600 SHD (en besättningsman satte vattenslangens munstycke i mynningen på pejlröret till ett lastrum i stället för till vattentanken med resultat att han pumpade vatten på lasten; handhavande av fartyget ansågs föreligga).

Med *kommersiellt fel* åsyftar man åtgärder med avseende på vården av lasten, t.ex. stuvning.

Själva kärnan i Haagregelkompromissen är, att redaren å ena sidan svarar för att fartyget vid resans början är sjövärdigt och kan befria sig från detta ansvar endast om han lyckats visa att han använt tillbörlig omsorg men å andra sidan inte alls svarar för sådana skador, som beror på fel eller försummelse vid navigeringen eller handhavandet av fartyget. Gränsen mellan dessa båda skadefall är med hänsyn till deras allmänna faktiska beskaffenhet mycket svår att dra, och lagens ståndpunkt att ansvarsbelägga det ena fallet men helt undanta det andra från skadeståndsplikt medför, att gränsen trots svårigheterna måste dras knivskarpt och får avgörande betydelse även för omfattningen av den s.k. globalbegränsningen. (Se *Wetterstein*, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, 1980, s. 123–131.)

Genom avgörandet *Pagensand* NJA 1956 s. 150 SHD fastslogs principen, att en vid resans början föreliggande svaghet inte kan anses utgöra ursprunglig sjövärdighet, där det framstår som *sannolikt på objektiva bedömningsgrunder och med ledning av omständigheterna i det konkreta fallet*, att felet skulle bli avhjälpt innan fara för skada inträder. (Jfr *Bull*, Sjøforsikringsrett, 1980, s. 115.) Fartyget kan då sägas vara *retroaktivt sjövärdigt*. I fallet hade locket till ett s.k. pejlrör i jämnhöjd med däcket inte skruvats på ordentligt med påföljd att saltvatten strömmade in under en stormig resa och skadade lasten. Försummelse under sådana omständigheter att skruva på ett lock till pejlrör blir då en försummelse vid handhavande av fartyget, dvs. ett nautiskt fel. I det bedömda fallet ansågs emellertid med hänsyn till den dåliga pejlrutinen ombord på just fartyget ifråga att avhjälpande av felet före faras inträdande icke kunde anses ha varit sannolikt. Skadan ansågs därför förorsakad av ursprunglig sjövärdighet, och redaren blev ansvarig. (Jfr även *Brækhus & Rein*, Håndbok i P & I Forsikring, 2 utg. 1979, s. 149.)

Den från ansvarighet undantagna gruppen skador genom nautiska fel måste vidare begränsas inte bara mot sjövärdighetsfall utan även mot alla slag av kommersiella fel (närmare behandlat av *Ingevall* i Ekonomiskt forum 1971 s. 44 ff.). Under förarbetena uttalade kommittén att man vid översättningen av uttrycket *management of the ship* bort söka åstadkomma en begränsning av dess räckvidd. "Det synes sålunda opåkallat att under 'handhavandet av fartyget' inbegripa annat än handhavandet av fartyget i dess helhet samt av därtill hörande delar och sådana ombord befintliga anordningar, som tillkommit i första hand i fartygets intresse. Anordningar, som i första hand tjäna lasten (t.ex. kylanordningar för köttransport), torde böra anses falla utanför bestämmelsen." (NJA II 1936 s.

425–426.) Ibland räcker inte ens en uppdelning av de tekniska anordningarna i överensstämmelse med motivens resonemang. En anordning kan nämligen vara tillkommen för att tjäna både fartygets och lastens intressen. Kvar står då bara möjligheten att gå på beskaffenheten av den felaktiga handling eller underlåtenhet som förekommit i samband med anordningen. Avgörande för frågan, huruvida nautiskt fel föreligger, blir då om den felaktiga åtgärden företagits i *syfte* att tjäna fartygets intresse resp. underlåtenheten att företa den riktiga åtgärden strider mot fartygets intresse. Försummelse att *tillsluta* ventilen till de s.k. rännstenarna i ett fartyg strider i första hand mot fartygets intresse därigenom, att fartygets säkerhet eljest äventyras, och nämnda försummelse ansågs därför hänförlig till fel vid handhavande av fartyget, *Malevik* NJA 1961 s. 738 SHD. Underlåtenhet att öppna ventilerna för att hålla lasten torr blir motsättningsvis att betrakta som ett kommersiellt fel.

12. *Sjötransportörens speciella ansvarsfrihetsgrunder: brand.* Brandundantaget infördes i engelsk rätt under senare delen av 1700-talet som en reaktion mot ett domstolsavgörande. Amerikanska redare bereddes samma förmån i mitten av 1800-talet för att kunna konkurrera på lika villkor med de engelska redarna. Härifrån fördes undantaget vidare in i Haagreglerna. Redan på 1800-talet hade försäkringsmarknadens uppdelning mellan olika branscher anpassat sig efter denna utveckling och det blev alltså transportförsäkringen (*cargo insurance*), som täckte lastägarens risk i detta avseende liksom i fråga om nautiska fel.

Det är sjötransportören som har bevisbördan för att branden inte har orsakats av fel eller försummelse av honom själv till skillnad från av hans underlydande (egenfel, se nedan). I de nya *Hamburgreglerna* kvarstår brandundantaget men *bevisbördan har blivit "rättvänd" och ansvarsregeln blir såtillvida strängare för sjötransportören.*

Det brukar sägas, att brand innebär krav på öppen låga, inte bara värmeutveckling och förkolning utan antändning. (Så t.ex. *Sindballe*, Dansk Søret, 1936/38, s. 346.) Vissa nordiska domstolar har också utgått från att hetta, förkolning eller förbränning utan eld inte innebär brand i Haagreglernas mening. Se *Lao* ND 1954 s. 501 Sthms RR, fastställd ND 1955 s. 549 Svea HovR, samt *Trinidad* ND 1950 s. 617 Oslo byrett, avgjort på annan grund i ND 1957 s. 30 NHR. I en dansk dom, *Oklahoma* ND 1963 s. 108 DHR, likställdes däremot glöd med öppen flamma – juridiskt brinner det tydligen på olika sätt i olika nordiska länder.

Liksom ansvarsfrihetsgrunden nautiskt fel bortfaller vid ursprunglig sjöovärdighet, så måste brandundantaget vika för ursprunglig sjöovärdighet, t. ex. brist i den elektriska anläggningen ombord på fartyget vid avseglingen. Av det nyssnämnda avgörandet *Oklahoma* framgår motsättningsvis att, om den skadeförorsakande lampan befunnits ha varit tänd vid avseglingen, detta hade ansetts medföra bristande sjövärdighet.

Ole Lund ger i AfS Bd 4 s. 540 ff. en översikt över en del uppkommande tolkningsfrågor. Jfr *Bassoff* i JMLC 12 (1980/81) s. 507 ff.

13. *Sjötransportörens speciella ansvarsfrihetsgrunder: katalogen i övrigt.* Uppräkningen från c. till p. avspeglar de konossementsklausuler, som vid uppgörandet av Haagregelkompromissen ansågs skola godtas som grunder för ansvarsfrihet. Bland dessa märks vissa speciella fall av vållande hos transportkunden, nämligen bristfällig förpackning (punkten n.) och bristande eller felaktig märkning (punkten o.). Om *bevisat vållande på sjötransportörens sida* medverkat till skadan utdöms

numera ett jämkat transportöransvar med tillämpning av den allmänna jämkningsregeln i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207), se *fjärde stycket* av denna paragraf (förut gällde den motsatta regeln att ingen ersättning alls skulle utdömas om bristfällig förpackning kunde ha bidragit till skadan, se *Selma Thordén* NJA 1951 s. 130 SHD och *Grönfors*, Skadelidandes medverkan, 1954, s. 92-93 noten) och nedan under 19.

Med hänsyn till vad nyss sagts (under 10) om sjötransportörens allmänna ansvarsfrihetsgrund, kan det tyckas överflödigt att i lagtexten införa punkterna c.–p. Så har ändå skett med motivering, att vår konventionstrohet internationellt eljest skulle kunna betvivlas. Den välkända katalogen skall kunna återfinnas i lagtexten. (Prop. 1973:137 s. 57–58.)

Med hänsyn till den övergripande betydelsen av punkten q. (ovan 10) saknas skäl att närmare kommentera punkterna c.–p. och avgränsa dem i förhållande till varandra. Nämnas skall bara, att punkt d. först angavs med det gamla förnämliga uttrycket "händelse av högre hand" (eng. *Act of God*) men nu klåfingrigt genom riksdagens ingripande (jfr *Rune* i SvJT 1974 s. 540 not 1) utbytts mot "naturhändelse". Någon saklig förändring har inte åsyftats med detta. Klåfingrigheten började för övrigt redan i samband med 1936 års sjölagsändringar, jfr 131 och 135 §§ SjöL och NJA II 1936 s. 474. Uttrycket "naturhändelse" bör antagligen tolkas snävt (jfr *Hagbergh*, Sjölagen, 1974, s. 49–50), snarast liktydigt med "naturkatastrof".

14. *Dröjsmålsbegreppet.* Särskilda regler om dröjsmålsansvar har först utvecklats inom landtransporträtten. Med stöd av där grundlagda tankar har för transporträtten uppbyggts ett allmänt dröjsmålsbegrepp, innebärande att *den faktiska transporttiden överskrider transportfristen* (närmare *Grönfors*, Tidsfaktorn s. 71–103). Det blir därför en viktig uppgift att bestämma längden av transportfristen liksom den tidpunkt när denna frist börjar resp. slutar. Haagreglerna upptar inga uttryckliga regler härom, men motsvarande tankegångar utvecklas för sjörättens del i de svenska lagmotiven på följande sätt: "Det måste däremot anses som en klar brist att konventionen [här åsyftas Visbyreglerna] saknar bestämmelser som definierar vad som skall anses utgöra dröjsmål. Har parterna träffat en överenskommelse om den tid, inom vilken transporten skall vara slutförd, uppstår inget problem. Har den avtalade transporttiden överskridits, föreligger dröjsmål. I andra fall är frågan mera tveksam. Det får i sådana fall ankomma på rättstillämpningen att under beaktande av alla faktiska omständigheter och annan rättspraxis avgöra om dröjsmål i ett givet fall är av beskaffenhet att medföra skadeståndsansvar. Till viss ledning bör därvid också reglerna i den internationella vägtransportkonventionen kunna vara. Enligt denna föreligger dröjsmål när transporttiden, med beaktande av omständigheterna i det särskilda fallet, överskrider den tid det vore skäligt att begära av en omsorgsfull transportör för transportens genomförande."(Prop. 1973:137 s. 62.)

Hamburgreglerna upptar en uttrycklig reglering av hithörande frågor (art. 5:2), helt i linje med nu redovisade tankegångar, och det gör även *Genèvekonventionen* 1980 om multimodala transporter (art. 16:2).

Det kan påpekas, att bedömningen av transportfristens längd sker under hänsynstagande inte bara till *normaltiden (schablonbedömning)* utan även till *omständigheterna i det enskilda fallet (individuell bedömning)*. Om fartygets resa fördröjs av en omfattande storm, som skulle ha fördröjt även annat liknande fartyg i motsvaran-

de läge, förlängs transportfristen alltså i motsvarande mån. Det är vidare klart, att normalt *endast väsentliga överskridanden av transportfristen konstituerar ett rättsligt relevant dröjsmål.* Annorlunda kan det förhålla sig vid särskilt tidsgaranterade transporter (*Grönfors*,Tidsfaktorn s. 97–98, 189–206).

15. *Olika typer av dröjsmålsskador.* De skador, som är ersättningsbara under reglerna om dröjsmålsansvar, är principiellt bara sådana som den skadelidande enligt inom skadeståndsrätten allmänt gällande bevisregler kan visa har orsakats på grund av dröjsmålet. Ibland uttrycks detta så, att ersättning kan krävas för tidsintresset. Det måste alltså föreligga orsakssammanhang mellan det ansvarsgrundande dröjsmålet och skadan.

Vad blir det då för typer av skador, där sådant orsakssammanhang kan påvisas föreligga? Här ges några exempel för att klargöra, vilka typer av dröjsmålsskador som det kan komma i fråga att ersätta. (Utförligare översikt i *Grönfors*, Tidsfaktorn s. 129 ff.)

Det kan hända, att godset kommer fram i oskadat skick men så sent, att dess ekonomiska värde har minskat eller rent av helt upphört. Inom ramen för allmänna skadeståndsregler i svensk rätt är förlorad handelsvinst på grund av dröjsmål ersättningsbar. Skolexemplet härpå, ofta anfört i doktrinen, är säsongsvaror som anländer när säsongen upphört och därför inte längre är möjliga att avyttra: ett parti torkad klippfisk anländer till en medelhavshamn efter fastetidens slut eller en sändning julgransprydnader kommer fram till bestämmelseorten först i mitten av januari månad. Man rör sig då på de rena dröjsmålsskadornas område.

Till samma skadetyp hör även den i rättspraxis ganska ofta bedömda situationen, att ett under transportens försening plötsligen uppkommet prisfall på en vara medför, att denna vid framkomsten måste avyttras för ett lägre pris än det den skulle ha betingat, om transporten varit fullgjord i rätt tid. Att dra upp en klar gräns mellan ersättningsbara och icke ersättningsbara skador är uppenbarligen även här en svårbemästrad uppgift. Snabba prisfluktuationer kan förefalla mera vara en risk som bör ligga på någondera parten i ett köpavtal snarare än på sjötransportören. Men denne kan ibland befinnas lämpligen böra ersätta den drabbade parten i köpförhållandet hans förlust, helt eller delvis. Det kan vara just sjötransportören, som orsakar förlusten i den klassiska meningen, att köpeskillingen på grund av marknadspriset alldeles klart hade blivit högre, om förseningen av transporten inte hade kommit emellan. Han kan rent av ha orsakat prisfallet själv i den alldeles påtagliga meningen, att av två laster med exempelvis bananer den första blir försenad och att därför den andra lasten anländer alltför tätt inpå den första. Det därigenom uppkomna stora utbudet på en gång orsakar då ett kraftigt prisfall. Transportören har så att säga satt krokben för sig själv, i den mån han bär ansvaret i denna situation.

Utmärkande för nordiska rättsfall på området är, att problemet om gränsdragningen omkring de ersättningsbara dröjsmålsskadorna angripits med adekvansbedömningen såsom juridiskt instrument. I domsmotiveringar talas uttryckligen om att prisstegringen utgjorde en "så oförutsebar följd" av det ringa dröjsmålet med befraktningen, att transportören inte kunde göras ansvarig, resp. inte utgjorde "en så beräknelig (påräknelig) följd" av den kontraktsstridiga förseningen att transportören var befriad från ansvar. (*Grönfors*, Tidsfaktorn s. 132–138.)

Slutligen skall vi narmare betrakta skadetyper, som är häntorliga till motta-

garen och dennes förhållanden. Det är då fråga om sådana kostnader för honom, som uppkommer därför att han inte får disponera över den transporterade egendomen i rätt tid. I första hand kan detta betyda, att han i sin tur inte i rätt tid kan fullgöra sin leverans av godset till näste köpare. Härigenom kan han ådra sig skadeståndsskyldighet och han kan även riskera sitt företags goodwill. Vidare kan han ådra sig särskilda kostnader för att anskaffa ersättningsegendom för användning under dröjsmålstiden, t.ex. genom täckningsköp till högre pris av viss råvara, hyra av lastbil eller maskin i avvaktan på den försenade ankomsten av den köpta lastbilen eller maskinen osv. Utgör det försenade godset en råvara, som mottagaren skall använda i sin fabrik, kan dröjsmålet i värsta fall orsaka driftstopp. Denna sistnämnda skadetyp är kanske det skolexempel som oftast framförts i syfte att illustrera, till hur vidsträckta och oförutsebara ersättningskrav ett transportörens dröjsmålsansvar kan leda.

Allmän ledning för bedömandet av skadeståndsberäkningen vid driftstopp erbjuder motsvarande regler i köprättsliga sammanhang. Särskilt bör observeras, att man i rättslitteraturen ibland uppställt som en förutsättning för att skada på grund av driftstopp, föranledd av försening av transporten, över huvud skall godtas som ersättningsbar, att fabriken säkrat sig rimligt buffertlager men ändå blivit tvingad att stoppa driften (så *Jantzen*, Godsbefordring s. 290). Vad som är ett *rimligt* buffertlager måste då avgöras genom en värdering på basis av de konkreta omständigheterna.

16. *Dröjsmålsansvaret.* Det var förut en allmänt rådande uppfattning, att Haagreglerna omfattade enbart sådan skada av försening som ger upphov till sakskada på godset. Rena dröjsmålsskador skulle alltså falla utanför det tvingande ansvaret. I konsekvens härmed infördes långtgående friskrivningar från all skada på grund av dröjsmål i konossementen (närmare *Grönfors*, Tidsfaktorn s. 169–188). House of Lords förklarade emellertid i två uppmärksammade avgöranden, *The Saxonstar* [1958] 1 Lloyd's Rep. 73 H.L. och *Czarnikow* v. *Koufos* [1967] 2 Lloyd's Rep. 457, att Haagreglerna var direkt tillämpliga på dröjsmål, där ingen som helst fysisk skada på det transporterade godset förelåg (närmare *Grönfors*, Tidsfaktorn s. 146–159). Denna tolkning stöddes, formellt i varje fall, på en formulering i konventionen ("loss or damage to *or in connection with* the goods"). DepCh tillskriver dessa engelska avgöranden stor tyngd, eftersom Haagreglerna har utformats mot bakgrund av just engelsk rätt (prop. 1973:137 s. 61). För att systemets tillämpning även på rena dröjsmålsskador skulle framgå redan av lagtexten, kompletterades uttrycket skada till följd av att godset går förlorat eller skadas med ordet *försenas*. Beträffande de rena dröjsmålsfallen påpekade DepCh vidare, att sjötransportören ofta bör kunna freda sig genom att visa att skadan beror på nautiskt fel, svårt väder, hamnstrejk eller liknande orsak, som han ej kan lastas för. Vid godsskada som härleds från dröjsmålsskada (och alltså faller inom sakskadorna och därmed utanför de rena dröjsmålsskadorna) torde sjötransportören ha betydligt svårare att visa sig fri från vållande. (A. prop. s. 62.)

Vid bedömningen av aktsamheten på transportörens sida gör man en andra prövning av denna, eftersom redan fastställandet av transportfristens längd (när parterna inte redan har avtalat om denna) bygger på vad man kan kräva av en aktsam transportör (se om "den dubbla aktsamhetsbedömningen" närmare *Grönfors*, Tidsfaktorn s. 81–84).

17. *Dröjsmålets konvertering till totalförlust.* Det betraktas som "naturligt att dröjs-

mål, som varar utöver viss tid, till sina verkningar likställs med konstaterad förlust av godset" (SOU 1966:36 s. 65). En sådan konvertering till totalförlust, som innebär att transportkunden efter viss tid har rätt (men inte skyldighet) att få ersättning för godset som om detta hade gått helt förlorat, finns utförligt reglerad i CIM och CMR. Även utan stöd av uttryckliga sådana regler måste motsvarande rätt (låt vara till sina detaljer obestämd) anses finnas i sjörätten. (Se närmare *Grönfors*, Tidsfaktorn s. 113–117.) En uttrycklig konverteringsregel, närmast efter förbild från CMR, har upptagits i *Hamburgreglerna* (art. 5:3) liksom i *Genèvekonventionen* 1980 om multimodala transporter (art. 17:3).

18. *Dröjsmål och deviation.* Läran om deviation (transportomläggning) har utbildats huvudsakligen inom sjörätten. Den behandlas ovan i kommentaren till 98 §, där förhållandet till dröjsmålsansvaret uppmärksammas under 9.

Deviationsansvaret (kommentaren till 98 § under 8) är *tvingande*. Det undantränger även de inom ramen för det tvingande Haagregelansvaret tillåtna ansvarsfrihetsgrunderna. Det innebär likaså en tvingande begränsning i den avtalsfrihet, som i princip råder för befraktningsavtal (certepartifart). Deviationsansvaret kommer därvid att verka som ett korrektiv mot missbruk av *liberty*-klausuler (om att redaren får göra vilka avvikelser som helst i tid och rum). Själva skälighetsbedömningen blir till en kontroll och censur av avtalsfriheten på denna punkt. (Jfr kommentaren till 98 § under 10.)

19. *Betydelsen av medvållande.* Om *den skadelidande transportkunden varit medvållande* genom bristfällig förpackning eller bristfällig eller felaktig märkning, får detta inte effekten av jämkning utan av ett totalt bortfall av sjötransportörens ansvar. Ty enligt punkterna n. och o. är detta ansvarsfrihetsgrunder som verkar totalt ansvarsbefriande. Denna verkan överensstämmer med den starka verkan som *contributory negligence* har i *common law*. Först genom Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945 introducerades principen om jämkning i stället för den gamla regeln om "allt eller intet" (i engelsk doktrin behandlad första gången utförligt i *Glanville Williams* monografi Joint torts and contributory negligence, 1951).

Om härvid medverkat att även *sjötransportören varit bevisat vållande* innebar detta enligt förut gällande rätt inte någon förbättring i den skadelidandes ställning. Dennes eget medvållande innebar att han helt förverkat sin rätt till ersättning (se ovan 13). Detta har numera ändrats genom den uttryckliga erinran i *fjärde stycket* om att den allmänna medvållanderegeln i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) skall tillämpas. Om innebörden av denna regel hänvisas till *Nordenson, Bengtsson & Strömbäck*, Skadestånd (1976) s. 210 ff. samt *Hellner*, Skadeståndsrätt (3 uppl. 1976) s. 171 ff.

20. *Bestämmelsen är tvingande vid transportavtal.* Bortsett från den lilla sektor, som den s.k. fria farten innebär, är denna viktiga bestämmelse tvingande vid transportavtal enligt vad som fastslås i 168 § SjöL, jfr 169 och 170 §§. Bestämmelsen garanterar därmed transportkunderna ett minimiskydd. *Befraktningsavtalen* däremot *faller i princip utanför den tvingande regleringen* utom vad angår inrikes och internordisk fart. Jfr ovan *Underrubriken* före 118 §.

119 §

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

Har gods som avses i första stycket inlastats med bortfraktarens vetskap och samtycke, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra det utan annan ersättningsskyldighet än för fall av gemensamt haveri, om godset visar sig medföra sådan fara för fartyg, liv eller last att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

Litteratur: NJA II 1936 s. 406–408; Prop. 1973:137 s. 118–119 och NJA II 1975 s. 279; *Björkman*, Transport av farligt gods (Försäkringsbranschens serviceaktiebolag 1977); *Schött* i Sjö- och transporträtt 2 (1976) s. 161 ff., särskilt s. 190–196; Damage from goods (ed. *Grönfors* 1978); Säkrare transporter av farligt gods (Ds K 1980: 10).

1. *Avlägsnande av farligt gods.* Att inte bara transporten kan medföra skada på det befordrade godset utan även det transporterade godset ibland kan skada transportmedlet liksom annat befordrat gods är en gammal erfarenhet. Men skadefrekvensen har kraftigt ökat under de senaste decennierna, något som kan föras tillbaka särskilt på den kemiska industrins snabba utveckling av nya produkter.

Förevarande paragraf måste ses i sitt samband med andra bestämmelser i SjöL om farligt gods. I 92 § stadgas en upplysningsplikt för avlastaren om godsets farliga beskaffenhet. Enligt 97 § har transportkunden ett vållandeansvar för skada, som hans gods tillfogar transportören eller fartyget, och detta ansvar skärps i fråga om farligt styckegods till strikt ansvar, om godset avlämnas utan att transportören hade kännedom om dess beskaffenhet. I 125 § fastslås, att frakt för sådant gods utgår, ändå att godset inte är i behåll vid resans slut, ett undantag från grundregeln som är den omvända.

119 § anknyter direkt till situationen i 92 och 97 §§ såtillvida, att transportören får rätt att utan ersättningsskyldighet avlägsna sådant farligt gods som inlastats utan att transportören kände till dess farliga beskaffenhet resp. med transportörens vetskap.

Likartade lagbud finns med avseende på andra transportmedel. Särskilt hänvisas till det europeiska järnvägsfördraget CIM art. 3 och järnvägstrafikstadgan 37 § samt till den europeiska biltransportkonventionen CMR art. 22 och vägtransportlagen 15 §. (Se därom närmare *Björkman*, ADR-CMR, Avtal om vägtransport av farligt gods, Utredning från Statens industriverk SIND 1980: 3.)

2. *Tillkomst.* Regeln i 119 § härrör från Haagreglerna 4 (6) och infördes i svensk rätt vid 1936 års sjölagsändringar. I samband med 1973 års sjölagsändringar företogs några redaktionella jämkningar för att texten skulle närmare överensstämma med konventionens lydelse. "Dessutom har den avfattats så att hänsyn

tas också till att godset kan äventyra människoliv. Den utvidgning i förhållande till konventionstexten som detta innefattar har ansetts naturlig och förenlig med konventionen." (Prop. 1973:137 s. 118.)

3. *Begreppet farligt gods.* Detta begrepp bestäms på samma sätt som i 92 och 97 §§, nämligen som *lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods.* Innebörden härav har redan berörts (ovan 92 § under 3).

4. *Åtgärder för avlägsnande.* Lagtexten uppräknar flera olika åtgärder för avlägsnande, som transportören kan välja mellan, nämligen att *föra i land, förstöra eller oskadliggöra godset.* "Vad angår den åtgärd, som bortfraktaren företager enligt förevarande paragraf, är lagrummets mening, att han ej skall bruka större våld än nöden kräver. Han äger exempelvis ej kasta gods överbord, där han lika väl kan låta föra det i land." (NJA II 1936 s. 407.) Denna grundtanke har i den svenska lagstiftningen understrukits genom införandet av uttrycket "efter omständigheterna", som inte återfinns i konventionstexten. (Prop. 1973:137 s. 118–119.) Jfr situationen i *Despina GK nr 2* ND 1979 s. 27 Svea HovR, HD ej prövningstillstånd, där ett parti torrmjölk med för hög bakteriehalt påstods ha vräkts överbord, utan att det förelåg någon fara för annat transporterat gods genom att låta partiet föras fram till bestämmelseorten.

5. *Betydelsen av sjötransportörens vetskap om godsets farliga karaktär.* Paragrafen har två stycken, som skiljer sig åt med avseende på transportörens vetskap och med ledning därav helt befriar transportören från ersättningsskyldighet resp. ger honom en mycket begränsad ersättningsskyldighet.

Första stycket avser sådana fall, där *sjötransportören inte känner till godsets farliga beskaffenhet.* Transportören får då företa den av omständigheterna betingade åtgärden för avlägsnande utan någon som helst ersättningsskyldighet för den skada som kan förorsakas. Sådan ovetskap hos transportören bryts naturligtvis, så snart avlastaren fullgör sin i 92 § stadgade upplysningsplikt.

Andra stycket tar sikte enbart på sådana fall, där *farligt gods inlastas med sjötransportörens vetskap och samtycke.* Här krävs det för att någon åtgärd för avlägsnande skall få vidtas, att godset visar sig medföra sådan fara för fartyg, liv eller last att det ej är försvarligt att behålla det ombord. Den begränsade ersättningsskyldighet, som sjötransportören i sådant fall kan ådra sig, följer av *reglerna om gemensamt haveri.* Därom erinrar lagtexten uttryckligen. (Jfr NJA II 1936 s. 355 och 407–408.) Ett exempel på en hithörande situation erbjuder lastning av gods, som i sig inte erbjuder någon fara men under särskilda förhållanden, t. ex. vid stark värme och dålig ventilation, utvecklar lättantändliga gaser eller är utsatt för fara för självantändning. (Jfr a. motiv s. 407.)

Det är tveksamt, vilka krav man närmare besett bör ställa på sjötransportörens kunskapsstandard. Förutsätter tillämpningen av 1 st. att transportören också är vilseledd eller har dåliga kunskaper? Förutsätter tillämpningen av 2 st. att transportören underskattat eller missbedömt riskerna? Ersättningsfrågans besvarande har ibland i praxis gjorts beroende av just vilka krav man ansett sig kunna ställa på sjötransportören. (Jfr *Payne's* Carriage of goods by sea, 9 ed. by *Ivamy* 1972, s. 78.)

6. *Avlägsnandet av det farliga godset måste ske enligt gällande regler.* Så snart farligt gods förs in i svenska hamnar gäller av Svenska hamnförbundet utgivna anvisningar om hantering av farligt gods i hamn (Sjöfartsverkets meddelande 1972:A12). Som komplettering till dessa har Hamnförbundet utarbetat Normal-

förslag till särskilda bestämmelser för visst farligt gods i hamn. Alla dessa direktiv står i överensstämmelse med IMDG-koden, som antagits av IMCO (se ovan kommentaren till 92 § SjöL). Andra bestämmelser förbjuder dumpning av vissa typer av gods, såsom kemikalier, inom territorialvattnet, så lagen (1980: 424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (angår skadliga flytande kemikalier). Åter andra bestämmelser bygger på internationella överenskommelser om att inte förorena på internationellt vatten, så lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss med ändringar (1975:408) och (1978: 134). Härigenom sätts upp åtskilliga begränsningar för sjötransportörens möjlighet att göra sig av med det farliga godset.

7. *Bestämmelsen är tvingande.* Enligt uppräkningen i 168 § SjöL är även denna bestämmelse tvingande i den meningen, att den inte får "åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare".

Denna bestämmelse handlar om vad sjötransportören kan göra med transportkundernas gods och är därför i sig ett skydd för sjötransportören själv. Den tvingande verkan i förhållande till kunderna innebär då, att sjötransportören inte kan genom särskilda avtal uttunna de rekvisit som här fastlagts för att sjötransportören skall kunna ingripa mot det transporterade godset. Bestämmelsen utgör visserligen en del av det tvingande regelkomplex som ingår i Haag/Visbyreglerna, men dess tvingande verkan bygger på farligheten hos godset i förhållande till andra intressenter och måste därför omfatta inte bara transportavtal utan även befraktningsavtal. Situationen för andra lastägare är densamma, vare sig dessa är styckegodsbefraktare eller delbefraktare.

120 §

Skadestånd enligt 118 § beräknas efter värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget. Detta värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börs- eller marknadspris finnes, efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

Bortfraktarens ansvarighet är dock begränsad till tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt. Med franc förstås den värdeenhet som angives i 348 §.

Användes behållare (container), pall eller liknande transportanordning för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av andra stycket varje kolli eller enhet som angivits i konossement eller annan frakthandling anses utgöra ett kolli eller en enhet. I övrigt skall det samlastade godset anses utgöra en enhet.

Genom överenskommelse mellan bortfraktaren och avlastaren

kan gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än som följer av andra och tredje styckena. Har uppgift av avlastaren om godsets art och värde utan förbehåll införts i konossement eller annan frakthandling, skall detta värde gälla som gräns för ansvarigheten, om denna därigenom blir högre än enligt nämnda stycken, och vid tillämpning av första stycket anses utgöra godsets verkliga värde, om ej annat styrkes.

Bestämmelserna i denna paragraf om begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla ej, om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

Litteratur: NJA II 1936 s. 408–412 och 424–429; Prop. 1973:137 s. 119–121 och NJA II 1975 s. 279–283; Prop. 1973:140 s. 56, jfr s. 161; Prop. 1974:102 s. 8; Prop. 1976/77:86; Prop. 1977/78:70; *Ole Lund,* Egenfeil og globalbegrensning, AfS Bd 8 s. 295 ff.; *Rune* i SvJT 1969 s. 12 ff.; *Schmidt m.fl.,* Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 78–82; *Selvig,* Unit limitation of carrier's liability (1961, även i AfS Bd 5), Erstatningsberegningen ved lasteskader (1962) och i Six lectures on the Hague Rules (ed. *Grönfors* 1967) s. 105 ff.; *Sisula,* Containerklausulen i Haag-Visbyreglerna (1970).

1. *Skadevärdering och summamässig ansvarsbegränsning.* Enligt *allmän skadeståndsrätt* utmäts ersättning för liden skada efter *principen om full ersättning.* Den skadelidandes individuella intresse ("quod interest") skall helt tillgodoses så långt som man anser sig kunna genomföra en värdering i pengar. I förhållande härtill har den sjörättsliga ersättningsskyldigheten vid skador på transporterat gods begränsats i tre hänseenden. För det första sker en *begränsning på skadevärderingsplanet* därigenom, att ersättningen utmäts enligt *principen om normalersättning.* För det andra sker en *summamässig ansvarsbegränsning* enligt särskilda regler, som även anges i denna paragraf. För det tredje kan en slutlig begränsning av de framräknade ersättningarna ske genom reglerna om redarens s.k. *globalbegränsning.* Dessa behandlas i 10 kap. SjöL.

Redan av denna korta beskrivning av regelns innehåll framgår, att den är skriven med sakskador på godset i sikte. Men den tvingande ansvarsregleringen omfattar även fall av rena dröjsmålsskador (se ovan kommentaren till 118 § under 16, jfr 130 § SjöL). När 120 § tillämpas på rena dröjsmålsskador lär man i praktiken vid utdömande av ersättning knappast börja med att fastställa godsets normalvärde på bestämmelseorten när det borde ha lossats utan gå direkt på en uträkning av gränsen för den summamässiga ansvarsbegränsningen – detta trots den generella avfattningen av de inledande orden i paragrafen.

Första stycket av paragrafen uttrycker principer för normalersättning.

Andra stycket innehåller den summamässiga begränsningen av ersättningsansvaret, som stadgats i Haag/Visby-reglerna. Räkneenheten Poincaréfranc förvandlas till s.k. särskilda dragningsrätter (SDR) genom en lagändring (1978:136) av 348 §.

Tredje stycket innehåller den s.k. containerklausulen, som framtvingats genom att kollibegränsningen skall tillämpas på helt nya lasthanteringsmetoder i jämförelse med dem, som de ursprungliga Haagreglernas upphovsmän hade för ögonen.

Fjärde stycket ger möjlighet för ansvarsåtaganden till högre belopp genom deklaration av särskilt högre värde.

Femte stycket slutligen ger en bestämmelse om betydelsen för den summamässiga ansvarsgränsen av uppsåt eller grov vårdslöshet på sjötransportörens sida.

2. *Tillkomst.* Första stycket utgjorde i en mera kortfattad formulering hela paragrafens innehåll vid 1936 års sjölagsändringar. Det närmare utförandet av då grundläggande princip härrör från Haag/Visby-reglerna (art. 4:5) och har 1973 resulterat i en konventionstrogen och mera detaljerad text. Andra stycket hade en motsvarighet i 122 § 2 och 3 st. enligt 1936 års sjölagsändringar. Detta stycke justerades och resten av paragrafen tillkom vid 1973 års sjölagsändringar med utgångspunkt från Visby-reglerna.

3. *Godsvärdet på bestämmelseorten bildar utgångspunkten.* Ett skäl till att gods transporteras från en ort till en annan är, att godset kan säljas till högre köpeskilling på bestämmelseorten än det skulle ha kunnat på avsändningsorten. Transporten ökar m.a.o. godsets värde, trots att själva transporten i och för sig drar vissa kostnader, bl.a. i form av frakt och försäkring.

När man inom transporträtten arbetar med normalersättning som en grund för skadevärderingen, måste man därför först bestämma sig för till vilken ort värdet skall anknytas, till avsändningsorten eller till bestämmelseorten. Landtransporträtten anknyter till den förra och räknar sedan upp värdet genom att lägga till kostnader för transport och försäkring. Sjörätten utgår traditionellt från det högre värdet på bestämmelseorten, vari då frakt och försäkringspremier är inbakade. Det högre värdet på bestämmelseorten omfattar även den handelsvinst som kan göras vid försäljning av godset där.

Helt i överensstämmelse härmed uttalade SHD (mot underrätterna, som ansåg 120 § inte rymma ersättning för handelsvinst) i målet *Selma Thordén* NJA 1951 s. 130: "Beträffande härefter ersättningen för skadan så enär den handelsvinst för vilken fordrats gottgörelse icke överstigit vad som skäligen må tagas i beräkning vid fastställande av godsets handelsvärde i oskadat skick efter fullgjord transport, bör ersättningen även i sådant hänseende bestämmas i enlighet med försäkringsbolagets påstående."

Inom transportförsäkringen räknar man motsvarande värde med utgångspunkt från avsändningsorten (fakturavärdet) och lägger till detta kostnaderna för frakt, försäkring och därutöver tio procent av fakturavärdet. Denna sista post är avsedd att täcka handelsvinsten. Teoretiskt skall detta beräkningssätt leda fram till samma slutresultat som den beräkning som bygger på bestämmelseortens värde. Naturligtvis finns det möjlighet att försäkra högre handelsvinst än tio procent.

Praktiskt är denna överensstämmelse emellertid inte i och för sig given. Om konossementets allmänna avtalsvillkor innehåller en *fakturavärdesklausul (invoiceklausul)*, innebärande att fakturavärdet skall läggas till grund för beräkningen av skadan, kan resultatet bli ett något lägre ersättningsbelopp än godsets "verkliga" handelsvärde på bestämmelseorten. Den tvingande karaktären hos Haagreglerna anses då leda till att fakturavärdesklausulen i denna del framstår som en otillåten

begränsning av sjötransportörens ansvar, *Margaret Johnson* NJA 1955 s. 661 SHD. Godsets handelsvärde på bestämmelseorten fasthålls som utgångspunkt för skadevärderingen, och avgörande blir en bedömning i det konkreta fallet av klausulens verkan. (Utförlig kommentar till rättsfallet av *Lennart Hagberg* i AfS Bd 3 s. 497 ff.) Motsvarande ståndpunkt togs i det engelska avgörandet *Nabob Foods* v. *Cape Corso,* [1954] 2 Lloyd's Rep. 40.

4. *Principen om normalersättning som ram för skadevärderingen.* När Haagreglerna infördes i svensk rätt genom 1936 års sjölagsändringar, underströks principen om normalersättning kraftigt genom följande uttalande av kommittén: "I fråga om bortfraktarens ansvarighet för förlust eller minskning av eller skada å gods torde en tillämpning av allmänna rättsgrundsatser som regel leda till att bortfraktarens ersättningsskyldighet blir att bedöma på grundval av befraktarens normala intresse av transportens behöriga utförande. Med detta normala intresse bör bortfraktaren alltid räkna, och det är jämväl bestämmande för fraktens storlek. Vid beräknande av sådant intresse är i regel avgörande godsets handelsvärde efter transportens fullgörande, och hänsyn bör i allmänhet icke tagas till befraktarens individuella intresse i godsets bevarande och befordran." (NJA II 1936 s. 410.) På motsvarande sätt framhöll DepCh: "Den i 120 § intagna bestämmelsen är i första hand en värderingsregel och går ut på att bortfraktarens ersättningsskyldighet för felande, minskat eller skadat gods bör bedömas på grundval av befraktarens normala intresse av transportens behöriga utförande. Vid beräknande av sådant intresse är i regel avgörande godsets handelsvärde efter transportens fullgörande." (A. motiv s. 412.)

Här är det inte värdets anknytning till viss ort, som medför begränsningen, utan den normalisering som det innebär att man skall bortse från den skadelidandes individuella intressen. Skadan skall uppskattas efter "objektiva grunder", vilket innebär att man utesluter skada av "subjektiv art." (A. motiv s. 408.) Som rättspolitiskt motiv för normaliseringen anförs två ting: dels att normalintresset är det som sjötransportören har skäl att räkna med att det alltid föreligger, dels att detta värde läggs till grund för fraktberäkningen.

Godsets värde beskrivs i 1973 års text (i anslutning till en genom Visbyreglerna införd bestämmelse härom, som är mera konventionstrogen än 1936 års) som "*värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget*". Anknytningen av värdet bestäms alltså inte bara till orten utan även till tiden. Detta får särskild betydelse vid snabba prisförändringar på marknaden.

Sedan utvecklas principen i lagtexten så, att man hänvisar - efter mönster av CMR art. 23 - till *börspris, marknadspris eller gängse värde av gods av samma slag och kvalitet.* Där någon verklig marknad inte finns, slutar man alltså med gängse pris för gods av samma slag och art. Några avvikelser från skadevärderingsprinciper i allmänhet ligger inte häri. Avvikelsen består i stället däri, att som regel ersättning inte skall ges för *indirekta skador* i allmänhet och *individuella intressen,* t.ex. en särskild möjlighet för just denna lastmottagare att sälja godset vidare till ovanligt högt pris. (Jfr *Selvig,* Erstatningsberegningen s. 41–44.) Samtidigt är det klart, att adekvansbedömningen inom ramen för allmänna skadevärderingsregler avskär åtminstone vissa indirekta skador, vilket onekligen minskar avståndet mellan principen om normalersättning och principen om full ersättning. (Jfr *Rune* i SvJT 1969 s. 21-22.)

5. *Undantagsvis högre ersättning.* En annan omständighet, som ytterligare minskar avståndet mellan de båda skadevärderingsmetoderna, är att en längre gående ersättningsskyldighet för *sjötransportören* undantagsvis kan uppstå, om han *får antagas vid transportavtalets ingående ha haft kännedom om ett speciellt intresse, som knyter sig till godsets befordran, och sjötransportören ej gjort förbehåll mot att dylikt intresse åberopas som grundval för ersättningskrav.* (NJA II 1936 s. 410–411.) Lagrådet menade vid 1936 års sjölagsändringar, att detta borde särskilt uttryckas i lagtexten. DepCh ansåg emellertid att en sådan lagregel skulle föra för långt och ansåg, att ett vidare gående ansvar bara skulle kunna ådömas när det är "uttryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat", för att citera dåvarande lydelsen av 71 §. (A.motiv s. 410–412.) Denna fras ändrades vid 1973 års sjölagsändringar till "såvitt ej annat är avtalat", utan att denna redaktionella ändring avsåg att förändra principens innehåll. Någon gång kan man alltså ha skäl att tolka transportavtalet så, att avvikelse från principen om normalersättning i 120 § skall göras. Ett skäl till en sådan tolkning av avtalet kan vara, att det särskilda leveransintresset är känt för sjötransportören och det av transportörens åtgärder, kanske även fraktsättning, framgår att han är införstådd härmed. Men sådana fall torde bli "tämligen sällsynta" (DepCh i a.motiv s. 412), särskilt som det numera öppnas en möjlighet till deklaration av särskilt högre värde, där behov av högre ansvarighet föreligger (nedan 6).

Det kan ifrågasättas om det numera, sedan vi fått en uttrycklig värderegel i Visbyreglerna (se ovan under 4), finns något utrymme för att ens undantagsvis ge ersättning för särskilt befordringsintresse, där inte särskild deklaration av högre värde gjorts (nedan under 6). Om sådant utrymme saknas, skulle det nu sagda ha betydelse endast för den rena Haagfarten, som i och med KonL:s avskaffande kommer att upphöra.

6. *Deklaration av särskilt högre värde.* Genom Visbyreglerna har numera i *fjärde stycket* av förevarande paragraf införts en särskild bestämmelse om högre värdegräns (*ad valorem clause*). En sådan högre gräns förutsätter *särskild överenskommelse mellan sjötransportören och hans kund.* Sådan överenskommelse kan anses föreligga genom att det högre värdet framgår av att *avlastarens uppgift om godsets art och värde utan förbehåll införts i konossementet eller annat transportdokument.* Detta värde blir då gällande som summamässig ansvarsgräns och anses också utgöra godsets verkliga värde enligt första stycket, om inte annat styrks.

Amerikanska domstolar har särskilt betonat, att transportkunden skall kunna sägas ha haft en god chans att besluta om deklaration av högre värde, dvs. ha tagit ställning till frågan om han skall låta befordra godset på vanliga villkor eller med högre värde. Se särskilt *General Electr. Co.* v. *M.V. Lady Sophie*, 458 F. Supp. 620 (1978). Det förekommer ofta att särskilda värden införs i dokumenten *enbart för andra ändamål*, t. ex. tulländamål. I sådana fall måste för säkerhets skull *särskilda förbehåll* införas i dokumentet, t. ex. *for custom's purposes only* eller *n. v. d. (no value declared).*

Liksom motsvarande klausuler i de ursprungliga Haagreglerna innebär denna regel klart, att transportören alltid har rätt att kräva *högre frakt* till gengäld för den högre ansvarsgränsen. En motsvarande verkan får s.k. *enumerated bills of lading* enligt den senare (under 8) behandlade containerklausulen. Där ville man undvika samma konstruktion, så att sjötransportören inte i och för sig skulle kunna göra införandet av uppgiften i konossementet beroende av en särskild avgift.

Frågan om förhållandet mellan *ad valorem*-klausulen, containerklausulen och sjötransportörens rätt att fixera sin egen frakt blev föremål för tvekan omedelbart efter Brysselkonferensen 1968. På framställning från USA:s Department of Transport avfattades då följande gemensamma yttrande den 28 maj 1968 av *Sjur Brækhus*, *Kurt Grönfors*, *Alex. Rein* och *Erling Selvig*: "All agreed that the Hague Rules have nothing to do with freight rates. The Carrier is free under the Rules to fix any freight he thinks fit for his services as long as he adheres to their mandatory provisions. He cannot refuse to insert in the Bill of Lading the number of packages in a container if so requested by the Shipper (Art. 3.3), but he is free to charge additional freight for an enumerated Bill. One reservation should, however, be made: prohibitive rates for certain services may, under the national law, be deemed illegal because the intention is to circumvent mandatory rules. Thus, the Carrier will probably not be free to make a high extra charge for stating in the Bill the apparent good order and condition of the goods. Similarly, an excessive rate for enumerated Bills may be held to be illegal.

The *ad valorem* clause in Art. 4.5 of the present Rules has been construed to mean that the Shipper can always require extra freight if the value of the goods is 'declared', even if no specific reservation to that effect was made when the contract was concluded for carriage of the goods at a certain freight rate. At the Brussels Conference certain delegations wanted to avoid a similar construction of the Container Clause, and the provisions of Art. 3.3 make that clear. The Carrier has the duty to insert, at the Shipper's request, the number of packages, and if, prior to entering into the contract of carriage, he has made no reservation for extra freight for enumerated bills he is bound to insert the number without extra charge." (Yttrandet avtryckt även av *Gorton*, The concept of the common carrier in Anglo-American law, 1971, s. 176.)

Av uttalanden i de svenska förarbetena framgår, att man där betraktat hithörande frågor på likadant sätt: "Genom avlastarens uppgifter sätts bortfraktaren i tillfälle att på lämpligt sätt - t.ex. i förväg bekantgjorda tariffer - betinga sig högre vederlag för befordran av gods under den ökade ansvarighet som samlastningsklausulen medför. Men att så sker är ej en förutsättning för att klausulen skall bli tillämplig. Det är nog att det samlastade godset preciserats med avseende på antal kollin eller enheter." (Prop. 1973:137 s. 120. Jfr *Rune* i SvJT 1969 s. 21.)

Erfarenheten visar, att det för transportkunderna normalt blir mycket billigare att täcka in sitt särskilda behov av högre godsskydd genom sakförsäkring (*cargo insurance*) än genom att transportören höjer sin summamässiga ansvarsgräns. Varuförsäkringen blir därför den praktiska lösningen i flertalet fall.

Om avlastaren svikligen lämnar oriktig uppgift om godsets beskaffenhet och värde, blir sjötransportören inte ansvarig för det härigenom angivna högre beloppet. Detta sägs direkt i Haag/Visby-reglerna. En tillämpning av 30 § AvtL har antagits leda till samma resultat, och någon särskild regel har därför inte upptagits i SjöL. (A. prop. s. 121.)

7. *Dubbla ansvarsgränser: kolli och kilo.* Sedan ett ersättningsbelopp framräknats i enlighet med nu redovisade regler för skadevärderingen, följer nästa steg i fastställandet av skadeståndets storlek, nämligen huruvida beloppet ryms inom eller överstiger den *summamässiga ansvarsbegränsningen*. I det senare fallet skärs överskottet bort av denna regel om ansvarsbegränsning.

Den summamässiga ansvarsbegränsningen var i de ursprungliga Haagreglerna

fixerad till *kolli eller annan enhet av godset* (kollibegränsning, enhetsbegränsning.)

Vad som avses med termen kolli finns inte angivet. Här är man hänvisad till att "söka vägledning i vad som uppnåtts i nordisk och annan internationell rättstillämpning". (Prop. 1973:137 s. 119.) Klart är, att kolli kan vara av mycket olika storlek. Ett lokomotiv och en stor tank för vätska har båda behandlats som ett kolli (eller åtminstone annan enhet, se strax härnedan). Samtidigt utgör otvivelaktigt en på konventionellt sätt avlämnad kartong med några whiskyflaskor ett kolli. (Åtskilliga exempel ger *Selvig*, Unit limitation s. 35–80.)

Inte heller uttrycket annan enhet har bestämts i konventionen. Av förhandlingarna om Haagreglerna vid den diplomatiska konferensen i Bryssel 1924 framgår, att avsikten var att begränsningsregeln skulle avse också bulklaster (spannmål, kol, olja, etc.), där det inte finns någon annan praktisk möjlighet än att räkna efter en "uppkonstruerad enhet". (*Selvig*, a.a. s. 38.) I europeisk praxis brukar man räkna med sedvanlig skeppningsenhet (*shipping unit*, som för exempelvis kol är ton), i amerikansk praxis med i fakturan angiven enhet eller fraktenhet (*freight unit*), vilken kan avvika härifrån (t.ex. 100 kg.). Detta att regeln kan slå så ojämnt (jfr exempel hos *Rune* i SvJT 1969 s. 17–18) föranledde mycken tvekan hos det svenska lagrådet vid 1936 års sjölagsändringar. (NJA II 1936 s. 428.)

Vid Haag/Visby-reglernas tillkomst föreslog en del delegationer införandet av en ren *kilobegränsning* efter mönster av land- och lufttransporträtten med samtidigt avskaffande av kollibegränsningen. Denna fråga visade sig vara så kontroversiell, att hela den diplomatiska konferensen ajournerades, för att delegationerna skulle få tid att överväga frågan hemma. När konferensen ett halvår senare återupptogs, visade det sig att de flesta önskade bibehålla en kollibegränsning, samtidigt som man införde en kilobegränsning även till sjöss. *Det har lämnats till den skadelidande transportkunden att välja det beräkningssätt, som ger honom det högsta ersättningsbeloppet.*

"Viktbegränsningen omfattar genom anknytningen till bruttovikt även emballage men det är naturligtvis fråga om det gods som faktiskt skadats. På den andra sidan kan delskada i själva verket innebära att hela kollit eller sändningen måste anses skadat." (A. prop. s. 119.) Som ett exempel har nämnts, att om en maskin har monterats ned och förpackats i skilda kollin, och ett kolli med en för maskinens funktion vital del skadas, detta kan innebära att hela sändningen får anses vara skadad, dvs. totalvikten av samtliga kollin skall läggas till grund för beräkningen. (*Rune* i SvJT 1969 s. 20.)

Siffran 30 francs per kilo är en kompromiss som uppnåtts, sedan åtskilliga undersökningar om godsvärdet vid sjötransporter utförts med sikte på att uppnå en rimlig täckning för vanliga godsslag. Vid fixeringen av 10 000 francs för kolli spelade det stor roll, att en bil - och sådana skeppas i stor omfattning - genomsnittligt väger 1 ton och att den med denna siffra fick en rimlig minsta ansvarstäckning. Härmed överensstämde ganska väl, att en container med full last får ett begränsningsbelopp på ca 15–18 000 francs, eftersom 15–18 ton är en vanlig vikt för en fullastad 20 fots-container. Här blir dock kilobegränsningen normalt den fördelaktigare. Hamburggränserna ligger i förhållande härtill ett stycke lägre om man tar hänsyn till penningvärdets försämring mellan 1968 (Visby) och 1978 (Hamburg).

8. *Containerklausulen.* När den nutida teknologin med enhetshantering av last infördes, i svensk sjöfart med pallhantering på 50-talet och containerhantering från början av 60-talet, uppstod svåra tolkningsproblem vid tillämpning av de

ursprungliga Haagreglerna. Vad som i det senare fallet skedde var, att ett antal små lådor stuvades tillsammans i en stor låda, godsbehållare eller container. Vad är då Haagreglernas mening? I huvudsak argumenterades efter endera av två linjer. Den ena gick ut på att containern i sin helhet var ett kolli, och som sådant var det inte större än ett lokomotiv eller en stor tank för vätska, som ju hade uppfattats som kollin (ovan 6). Det fanns containerkonossement som uttryckligen föreskrev, att containern skulle behandlas som ett kolli i ansvarsbegränsningshänseende. Den andra linjen innebär, att en ny lasthanteringsmetod inte rimligen kunde tillåtas urholka kundernas skydd under de tvingande reglerna. Som kolli måste därför alltjämt betraktas varje kolli i traditionell mening (*traditional package*), oavsett om detta stuvades direkt i lastrummet eller dessförinnan packats in i en container. I diskussionen följde sedan mera nyanserade ställningstaganden, där hänsyn togs till vem som stuvat containern, hur den avlämnats till transportören, hur lasten redovisas i transportdokumentet m.m. (Jfr *Grönfors*, Successiva transporter s. 278 ff.) Redovisningens betydelse lades till grund för det uppmärksammade amerikanska avgörandet *The Hong Kong Producer*, [1969] 2 Lloyd's Rep. 536. Ännu finare nyanser förekommer i annan amerikansk praxis, där man gjort gällande *the functional economic test*: endast om det traditionella kollit är av den konstruktion och styrka som behövs för att kunna stuvas och hanteras konventionellt (oemballerade TV-apparater skulle ha repats, skadats och krossats utan en ordentlig pappkartong för varje apparat och med inre lämplig garnering mot stötar) skall *traditional package* erkännas som begränsningsenhet (1973 AMC 1784 och 1974 AMC 2568 m. fl.). Jfr *Armstrong* i JMLC 12 (1980/81) s. 427 ff.

Den svenska rättens ståndpunkt har fastslagits i avgörandet *Tor Mercia* NJA 1977 s. 49 SHD, som avser tolkningsproblemet före införandet av containerklausulen men samtidigt förebådar denna. Avgörande vikt sades böra fästas vid godsbeskrivningen i konossementet, i varje fall när denna avsåg vad som traditionellt anses utgöra godsenheter. Så ansågs vara fallet beträffande det aktuella konossementet, i vilket transportanordningen (se nedan) uppgivits innehålla ett visst antal fat.

Genom Visby-reglerna infördes i den svenska sjölagen den s.k. containerklausulen, som ger särskild ledning för dessa fall.

Denna hjälpregel skall användas, när man använder *behållare (container), pall eller liknande transportanordning* för att sammanföra gods. Formuleringen härstammar från vanliga fraser i containerkonossementet, där det talas om *container, pallets or other articles of transport for unitizing goods*. Till liknande transportanordningar hör uppenbarligen *trailers*, som i stor mängd transporteras på roll on/roll off-fartyg (jfr fallet *Tor Mercia* ovan).

Regeln innebär, att "antalet kollin eller enheter som samlastats måste på grundval av avlastarens uppgifter redovisas i konossementet för att de skall läggas till grund för beräkningen av ansvarsgränsen. Bortfraktaren nödgas då ej svara med hög begränsning för innehåll som han inte närmare känner till och konossementsförvärvaren kan av konossementet utläsa under vilken ansvarighet godset skeppas och kan sålunda bättre än eljest avgöra, vilken ersättning som maximalt kan utgå om godset förloras, skadas eller försenas." (Prop. 1973: 137 s. 120.)

De svenska motiven fastslår vidare (a. st.): "Det framgår av den svenska delegationsrapporten från Brysselkonferensen [tryckt i SOU 1972: 10 s. 144 ff.]

att konventionsregeln i fråga avser att möjliggöra att t.ex. en container redovisas särskilt och därigenom behandlas som särskild begränsningsenhet. Ehuru konventionstexten inte är klar på denna punkt får det antas vara avsett att så skall ske. En motsatt tolkning skulle bl.a. leda till olika behandling av containerna vid tillämpning av kollibegränsning och viktbegränsning. I det senare fallet blir containern nämligen på grund av anknytningen till godsets bruttovikt behandlad som emballage och därigenom lagd till grund för ansvarighetsberäkningen.

Konventionen löser inte frågan hur containerklausulen skall tillämpas när antalet kollin i containern endast delvis redovisas i konossementet. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har man enats om att klausulen bör ges den tolkningen att varje redovisat kolli räknas som en enhet samt det samlastade godset i övrigt anses utgöra en enhet. Bestämmelsen har utformats i enlighet härmed."

Innebörden av det sagda belyses av följande exempel. En container, innehållande 20 kartonger elektroniska räknare och 20 lådor tunga maskindelar, avlämnas som *one container said to contain general merchandise*. Containern utgör då en enda begränsningsenhet. Eftersom kunden har rätt att åberopa den högsta ansvarsgränsen, blir här kilobegränsningen den avgörande. Om containern totalt väger 15 ton, blir begränsningen 15 000 × 30 francs = 450 000 francs. Om samma container redovisas som *one container said to contain 20 cartons of electronic computers and 20 boxes of machine tools* blir kollibegränsningen att räkna ut så här: 40 + 1 (för containern) = 41 × 10 000 = 410 000 francs. Om samma container redovisas som *one container said to contain 20 cartons of electronic computers and general merchandise* och kolli- och kilobegränsningen blandas efter kundens val så att han uppnår den högsta ansvarsgränsen, blir resultatet 20 + 1 (för containern) = 21 kollin + 10 ton (av den totala vikten antas två tredjedelar belöpa på de tunga maskindelarna) för resten = 210 000 + 300 000 francs = 510 000 francs. Denna sista redovisningsteknik är alltså här den utan jämförelse fördelaktigaste. Innebörden av regeln är alltså, att den valda redovisningstekniken väsentligt påverkar ansvarsgränsens höjd. Detta påvisades först av *Sisula*, Containerklausulen i Haag-Visby-reglerna (1970). De svenska lagmotiven finner detta vara "en ofrånkomlig men i och för sig ofarlig effekt av Haag-Visbyreglernas konstruktion". (A. prop. s. 120.)

Samma begränsningsteknik har upptagits i *Hamburgreglerna* 1978, som innehåller en motsvarighet till denna containerklausul i art. 6 (2), och detsamma gäller *Genèvekonventionen* 1980 om multimodala transporter i art. 18 (2). Containerklausulen får därför antas komma att ligga till grund för tolkningen, även när den inte är direkt tillämplig, t.ex. i Haagregelfart (se 169 § SjöL).

9. *Räkneenheter.* I Haagreglerna 1924 anges begränsningssumman till 100 pund sterling. För "att uppnå en viss fasthet med hänsyn till inbördes variationer i värde mellan skilda länders mynt" (NJA II 1936 s. 429) återgavs detta för tvingande Haagregelfart med 1 800 kronor i guld som räkneenhet (*money of account*). För annan fart krävdes bara *kronor i pappersmynt*, dock att Konungen under förutsättning av ömsesidighet (= i praktiken genomfört guldvärde) kunde förordna att *guldkronor* även här skulle komma till användning (jfr NJA II 1936 s. 419 ff. och 429 samt 1953 s. 563–564 och avgörandet *Porgy* ND 1972 s. 153 Sthms TR). Jfr *Lennart Hagberg*, Guldvärdeklausuler i transporträttsliga konventioner (Marius nr 7, 1976). Efter viss osäkerhet i England om innebörden av guldklausuler omkring 1950 enade sig försäkringsmarknaden om att räkna upp beloppen

enligt *Gold Clause Agreement*. Efter den senaste förändringen 1977 blev ansvarsbeloppet enligt Haagreglerna 1924 uppräknat till reellt någorlunda samma nivå som efter Visby-reglernas kolliregel. (Se närmare *Brækhus & Rein*, Håndbok i P & I Forsikring, 2 utg. 1979, s. 152 med hänv.) Variationerna i angivning av gränsen under olika rättssystem har medfört att den som enhetlig tänkta ansvarsgränsen till sitt faktiska värde blir mycket olika under olika rättssystem. (Kritik härav hos *Brækhus*, Choice of law problems in international shipping, Academy of International Law, *Recueil des cours* vol. 164, s. 322–323.)

Guldet visade sig inte erbjuda någon lösning på problemet att hålla begränsningsbeloppen oberoende av den fortgående penningvärdeförsämringen. Haag/Visby-reglerna begagnade efter mönster av Warszawakonventionen om luftbefordran *Poincaré-franc*, ett fiktivt myntslag, en räkneenhet som är bestämd att innehålla 65,5 milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Så länge US $ var bunden vid guld i den meningen, att utbudet av guld köptes upp av Förenta Staterna till en officiell kurs, hade man därmed anknytningspunkter till en officiell svensk notering av räkneenheten Poincaré-franc (jfr SOU 1971:90 s. 47 not 18 och 1972:10 s. 50); 1973 års sjölagsändringar införde i 348 § en uttrycklig regel om att *det officiella värdet* skulle läggas till grund för omräkningen (jfr prop. 1973:137 s. 153). I en inom vederbörande fackkretsar livligt uppmärksammad dispasch begagnade den svenska dispaschören i stället kursen på den fria guldmarknaden, som väsentligt översteg den tidigare officiella guldkursen, eftersom guldpriset i samband med dollarns frigörelse från guldet hade rusat i höjden (jfr *Grönfors* i SvJT 1977 s. 615–616). Därefter överenskom svenska sjöassuradörer i februari 1974 om att inbördes begagna en kurs om 36 öre per Poincaré-franc "under förutsättning att härigenom väsentligt förfång icke uppkommer för endera parten".

I den alltjämt fortgående jakten efter större stabilitet mellan växelkurserna introducerades i slutet av 1970-talet nyheten särskilda dragningsrätter (*Special Drawing Rights*, SDR) som räkneenhet.

Lika litet som andra penningenheter är SDR något fysiskt objekt. "Ingen har noensinne holdt en SDR i hånden som et kronestycke. SDR er rettsbegrep som – liksom mange andre rettsbegreper – ganske enkelt binder sammen (kobler sammen) en serie rettsvilkår og rettsvirkninger. Det kan derfor ikke sies at SDR 'er' noe utover summen av disse rettsvirkninger." (*Smith*, Bankrett og statsstyre, 1981, s. 533.)

Som monetär tillgång har SDR till ändamål att komplettera traditionella valutareservkomponenter som guld och utländska valutor. Utgivningen av SDR från internationella valutafonden till medlemsländerna i systemet skall styras av det långsiktiga globala behovet av reservtillgångar och vara förenligt med fondens allmänna syften. Mängden som ett medlemsland tilldelas bestäms av dess kvot i fondens allmänna resurser. Ett medlemsland har rätt att få sina SDR inlösta mot en fritt användbar valuta; SDR kan också bli föremål för transaktioner som är frivilliga från båda sidor. SDR värderas på grundval av ett vägt genomsnitt av kurserna för de sexton viktigaste valutorna i världshandeln. Blandningen i denna s.k. valutakorg skall utjämna förändringar mellan valutorna därigenom, att samtidiga höjningar och sänkningar i stort sett skall motväga varandra. SDR noteras dagligen av världsbanken i förhållande till bl.a. svenska kronor. Motsvarande uppgift ingår numera rutinmässigt i riksbankens dagliga

valutanoteringar. *Värdet av en SDR är för närvarande knappt 6 kronor 50 öre.*

Genom lagen (1978:136) har 348 § SjöL kompletterats med regeln, att regeringen kungör motvärdet av Poincaréfrancs uttryckt i de av internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. En sådan "omräkning" innehåller förordningen (1978:140) om motvärdet av vissa guldfrancs uttryckt i Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter. *Såvitt gäller SjöL motsvarar 15 francs (Poincaré-francs) en SDR.* Till följd härav gäller i SjöL de motvärden i SDR som anges i nedanstående tabell:

Belopp i francs	Motvärde i SDR
30	2
200	13,33
1 000	66,67
1 500	100
2 100	140
10 000	666,67
16 000	1 066,67
50 000	3 333,33
150 000	10 000
630 000	42 000
700 000	46 666,67

Den *monetära enheten* SDR kan även begagnas som *fiktiv räkneenhet.* Från den fiktiva räkneenheten SDR, som har internationell notering, tillskapas härigenom en bro till den fiktiva räkneenheten Poincaréfranc, och från SDR kan man sedan komma fram till motvärdet i kronor. De nyaste internationella konventionerna, såsom Hamburgreglerna och Genèvekonventionen om multimodala transporter, fixerar ansvarsgränsen direkt i SDR.

I 348 § SjöL anges vidare: "Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställes för betalningen, då säkerheten ställes. Vid omräkning från särskilda dragningsrätter skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner."

Införandet av SDR lär knappast bli det sista försöket att skapa så stor stabilitet som möjligt under en lång tid. Valutaoro och inflation driver fram en brokig flora av olika, delvis mycket avancerade metoder, som numera används i mera långsiktiga kontrakt, däribland transportavtal (glidskaleklausuler, valutaklausuler). Härom hänvisas särskilt till *Gorton*, Penningvärdeförändring och partsdisposition (1975). Motsvarande teknik kan anpassas till uppgiften att hålla begränsningsbeloppen reellt på oförändrad nivå.

10. *Ansvarsbegränsningens bortfall.* I sista stycket av 120 § slås fast, att ansvarsbegränsningen inte gäller, om det visas att *sjötransportören själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skada sannolikt skulle uppkomma.* Dessa fall av sjötransportörens obegränsade ansvar brukar sammanfattas under benämningen *privity*-fallen. Regeln ger uttryck för en sedan gammalt hyllad princip, att fördelen av ansvarsbegränsning inte kan ges åt den som själv i särskilt kvalificerade fall av vårdslöshet medverkat till skadan. Inom den allmänna privaträtten

brukar på liknande sätt hävdas, att ingen kan friskriva sig från sitt eget uppsåt eller sin egen grova vårdslöshet.

Vad som skall anses vara sjötransportörens eget fel, när han är ett aktiebolag, har varit föremål för tvist i internationell praxis. (Se särskilt *Ole Lund.*) Att verkställande direktörens handlingssätt omfattas är uppenbart. Därtill kommer andra personer på högsta affärsledande nivå, t.ex. styrelsens ordförande och firmatecknare. Troligen omfattas även teknisk direktör och shipping manager. Men personkretsen görs snäv och gränsen är kanske därmed uppnådd. I avgörandet *Despina GK nr 2* ND 1979 s. 27 Svea HovR (om globalbegränsning) ansågs rederiets delegation av visst beslut till befälhavaren utan något samråd med transportkunden kunna utgöra grovt vållande av rederiets centrala ledning.

Att motsvarande handlande hos personer, som sjötransportören ansvarar för enligt 233 §, har samma effekt att upplösa den ansvarsbegränsning som de åtnjuter i skydd av sjötransportörens ansvarsbegränsning, framgår av 122 § 3 st.

11. *Bestämmelsen är tvingande vid transportavtal.* Dessa regler är alla beståndsdelar av Haag/Visby-komplexet rörande *transportavtal* och därför tvingande till transportkundens förmån enligt 168 § SjöL, jfr 169 och 170 §§. Undantagen är bara fri fart, vilken numera utgör en mycket liten sektor av transportavtalen. *Befraktningsavtalen faller i princip utanför den tvingande regleringen* utom vad angår inrikes och internordisk fart. Jfr ovan kommentaren till *Underrubriken* före 118 §.

12. *Skaderegleringsnormer vid privata uppgörelser.* När skadan väl har inträffat, innebär den tvingande karaktären av de här behandlade reglerna inte, att parterna förbjuds att disponera över tvisteföremålet. (Jfr kommentaren ovan till 72 § och nedan till 168 § under 5.) Därvid begagnas i praktiken ej sällan särskilda skaderegleringsnormer, som är starkt schabloniserade. (Härom hänvisas till redogörelser av *Ihre* i Sjö- och transporträtt 2, 1976, s. 105–160, och *Steberg* i Sjö- och transporträtt 3, 1978, s. 74–78.) Syftet med dessa är att undvika bevisning om enskildheter och därigenom uppnå en förenkling, samtidigt som slutresultatet i det långa loppet kan väntas bli ungefärligen detsamma som vid tillämpning av lagens mera detaljkrävande regler.

121 §

Har godset utlämnats utan att mottagaren givit bortfraktaren skriftlig underrättelse om minskning eller skada, som han iakttagit eller hade bort iakttaga, och om minskningens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det beskrivits i konossement eller annan frakthandling, om ej annat styrkes. Kunde minskningen eller skadan ej iakttagas vid utlämningen, gäller detsamma om sådan underrättelse icke lämnats senast tre dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöves ej, om godsets tillstånd vid utlämningen undersökts i båda parters närvaro.

Har minskning eller skada inträffat eller finnes anledning an-

taga att så är fallet, skola bortfraktaren och mottagaren bereda varandra tillfälle att på lämpligt sätt besiktiga godset och förvissa sig om vikt, mått eller stycketal.

Litteratur: NJA II 1936 s. 415–418; Prop. 1973: 137 s. 121 och NJA II 1975 s. 284; *Grönfors*, Allmän transporträtt (5 uppl. 1977) s. 97–98 och Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter (2 uppl. 1960) s. 89–90.

1. *Reklamation och besiktning.* Önskan om att så snabbt som möjligt kunna avgöra, om en transport skall leda till något krav på skadestånd eller inte, har lett till att reklamationsfrister har stadgats beträffande alla transportmedel (liksom till införandet av korta preskriptionstider, se 347 § SjöL).

Första stycket innehåller en sådan reklamationsregel.

Andra stycket ger ett undantag från den enligt huvudregeln stipulerade skriftformen.

Tredje stycket ger en allmänt hållen deklaration om rätten att besiktiga godset.

2. *Tillkomst.* I transporträttsliga reklamationsregler är det vanligen fråga om att underlåtenhet att reklamera medför förlust av ersättningskravet ("talerätten"). Det gällde även enligt SjöL 121 § efter 1936 års sjölagsändringar. Haagreglerna art. 3 (6) upptar emellertid en mycket mildare form av sanktion, nämligen att godset presumeras vara utlämnat i rätt skick, och KonL var utformad i överensstämmelse härmed. Denna konventionens reklamationsregel infördes 1973 i 121 § 1 st. Resten av paragrafen härstammar från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Innebörden av reklamationsskyldigheten.* I förarbetena till 1973 års sjölagsändringar påpekas, att det visserligen torde "sakna självständig betydelse att föreskriva den påföljden för underlåten reklamation att godset i brist på bevis om motsatsen antas utlämnat sådant det beskrivits i konossementet. Detta gäller likafullt. När bestämmelsen likväl tagits med... är det närmast för att den finns i konventionen och måhända kan tänkas få betydelse när svensk rätt skall tillämpas av utländsk domstol." (Prop. 1973: 137 s. 121.) Om man vill ytterligare precisera beskrivningen av verkan av underlåten reklamation, kan denna beskrivas så, att en presumtion om godsets rätta tillstånd träder i stället för den bevisverkan, som kan tillskrivas företedda tallysedlar, besiktningsrapporter och liknande material. Skillnaden får betecknas som hårfin.

4. *Tid och form för reklamation.* Mot synlig skada eller minskning skall reklameras *genast*. Kunde minskning eller skada ej iakttas vid utlämnandet (dolda fel och liknande), måste reklamation göras inom *tre dagar*. Detta innebär, att mottagaren tvingas att närmare undersöka godset genast efter mottagandet. Tiderna är ovanligt korta jämfört med andra transporträttsliga reklamationsbestämmelser, något som givetvis sammanhänger med att sanktionen inte är talans förlust.

Reklamation skall göras i skriftlig form, för att underlätta bevisningen vid en efterföljande tvist. Kravet på skriftform är dock slopat för det fall, att godsets tillstånd vid utlämnandet undersökts i närvaro av både sjötransportören och mottagaren eller deras representanter.

5. *Besiktningsrätt.* Paragrafens sista stycke deklarerar i mycket allmänt hållna ordalag, att parterna skall bereda varandra tillfälle att besiktiga godset och förvissa sig om vikt, mått eller stycketal. Detta är en allmän rekommendation.

Någon sanktion för överträdelse av denna allmänna plikt är inte föreskriven. Men man kan nog anta att domstolar, i varje fall i somliga länder, med en viss stränghet skulle se på att mottagaren vägrar låta sjötransportörens *surveyor* undersöka godset.

6. *Bestämmelsen är tvingande vid transportavtal.* Även reklamationsregeln och besiktningsregeln ingår i Haag/Visby-komplexet och är därför tvingande vid *transportavtal* enligt angivningen i 168 § SjöL, jfr 169 och 170 §§. *Befraktningsavtal faller i princip utanför den tvingande regleringen* utom vad angår inrikes och internordisk fart. Jfr kommentaren även till *Underrubriken* före 118 §.

122 §

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla även om talan mot honom icke grundas på fraktavtalet.

Föres talan mot någon för vilken bortfraktaren svarar enligt 233 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 120 §.

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

Litteratur: Prop. 1973:137 s. 70–71, 121–122 och NJA II 1975 s. 284–286; *Grönfors* i The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea (ed. *Mankabady*, 1978) s. 187 ff.; *Moore*, Liability of stevedores for cargo damage under United States and British law (1961); *Sandström* i JBL 1962 s. 340 ff.

1. *Ansvarsbegränsningens oberoende av ansvarsgrunden och Himalayabestämmelsen.* Under flertalet nationella rättsordningar av betydelse står det transportkunden fritt att – med förbigående av transportavtalet – rikta talan mot sin transportör med stöd av utomkontraktuella regler, t.ex. skadestånd på grund av brottslig handling (delikt). Lämnar man kunden ett fritt val blir det en följd, att de summamässiga ansvarsgränserna lätt kan sprängas genom extrakontraktuell talan. I internationella konventioner är det därför vanligt att införa en häremot riktad bestämmelse, som stadgar att ansvarsbegränsningen gäller oavsett på vilken rättsgrund talan förs. En sådan bestämmelse innehåller *första stycket*.

Om transportkunden oberoende av transportavtalets summamässiga begränsning av ansvaret skulle kunna söka transportörens medhjälpare direkt för fullt ansvar, vare sig dessa är arbetstagare eller självständiga företagare, skulle han även därigenom praktiskt spränga limiten med de nackdelar detta skulle ha för försäkringspremierna. Transportören skulle då åtminstone ofta moraliskt eller

affärsmässigt känna sig bunden att träda emellan och betala den fulla ersättningen, trots den stadgade ansvarsbegränsningen till hans förmån.

För att förhindra detta resultat innehåller *andra stycket* en regel om att de anlitade medhjälparna skall ha rätt att åberopa samma ursäkter och begränsningar som transportören själv, den s.k. *Himalayabestämmelsen.*

Tredje stycket stadgar, att uppsåt eller grov vårdslöshet av den anlitade på samma sätt som beträffande sjötransportören själv (120 § 4 st. och kommentaren till 120 § under 10) medför bortfall av eljest åtnjuten ursäkt och begränsning.

2. *Tillkomst.* Bestämmelsen infördes vid 1973 års sjölagsändringar och vilar på Visbyreglerna.

3. *Bakgrunden.* Den rättsliga tekniken att arbeta med olika rättsgrunder för anspråk kommer från den antika romerska rätten *(legis actiones).* Därifrån har denna teknik övertagits av både engelsk och kontinental rätt, låt vara att sambandet till sina detaljer är omdiskuterat. Skolexemplet är, att stöld av transporterat gods utförd av transportörens folk i anslutning till transporten ger upphov till ersättningstalan på grund av brottslig handling (delikt), alldeles oberoende av transportavtalet ("talan grundas utanför transportavtalet"). Från slutet av 1800-talet hämtades sådana tankegångar från tysk rätt till svensk rätt. (Se därom i svensk rättslitteratur särskilt *Hult,* Juridisk debatt, 1952, s. 213 ff.)

Ansvarsbegränsning och andra begränsningar, t.ex. preskription, i en specialreglering kan med utgångspunkt häri behandlas på ettdera av två sätt. Det ena är, att begränsningen anses gälla endast om kravet grundas på specialregleringen. Det andra är att alla krav, som i och för sig är sådana att de enligt rekvisiten omfattas av specialregleringen, också underkastas de för denna gällande begränsningarna.

I svensk rättspraxis kan spåras en tendens att följa den andra tankelinjen och alltså inte tillåta en upplösning av begränsningen genom att talan grundas på annat än transportavtalet. (*Postpaketet med silverrävsskinnen* NJA 1949 s. 289 SHD och *Dardeltavlorna* NJA 1951 s. 656 SHD, jfr *Grönfors* i SvJT 1975 s. 522–524.) Ännu i motiven till skadeståndslagen (1972: 207) hävdade visserligen DepCh, att rättsgrunden för kravet skulle avgöra, vilka begränsningar som gällde (prop. 1972: 5 s. 486–487). I järnvägsmålet NJA 1972 s. 296 uttalade SHD emellertid klart, att järnvägsskadelagens (1886: 7 s. 1) särskilt korta preskriptionstid avser alla skadefall under lagen, även sådana som jämväl omfattades av allmänna skadeståndsrättsliga regler om ansvar för underordnads vållande.

Denna starka verkan (exklusiv tillämpning) av specialpreskriptionen stämmer väl överens med den tidigare tendensen i svensk praxis. (Jfr SOU 1964: 31 s. 96, *Hellner* i Teori och praxis, Festskrift till Karlgren 1964, s. 151 ff. och Skadeståndsrätt, 3 uppl. 1976, s. 133 ävensom SOU 1974: 89 s. 132–133.) Motivuttalandet vid skadeståndslagens tillkomst kan härefter betraktas som inaktuellt.

I slutet av 1950-talet blev det vanligt att i konossementens ansvarsklausuler införa en "paraplybestämmelse", enligt vilken alla medhjälpare som arbetar för transportören skulle åtnjuta samma begränsningar som transportören själv. Intresset fokuserades på detta problem genom två ofta omtalade engelska rättsfall, *Adler* v. *Dickson,* [1954] 2 Lloyd's Rep. 267, och *Midland Silicones* v. *Scrutton,* [1962] 2 W.L.R. 186. Det första av dessa fall kallas ofta *Himalaya*-fallet efter namnet på det fartyg, som målet gällde, och klausulerna fick namnet Himalayaklausulen. I engelsk rätt förnekades rättsverkan av sådana kontraktsbestäm-

melser, som ju gällde till förmån för utanför kontraktet stående personer, men amerikanska domstolar och jurister var mera positiva. (Se *Moore* och *Sandström.*) Senare har i England The Judicial Committee of the Privy Council utarbetat den engelska ståndpunkten på ett mera positivt sätt. (*The Eurymedon*, [1947] 1 Lloyd's Rep. 534; 1975 A.C. 154; *The New York Star*, [1980] 3 All E.R. 257.) Svensk rätt får antas erkänna verkan av dessa klausuler, eftersom de ligger väl i linje med den allmänt rättsliga och sociala utvecklingen i riktning mot att skydda anställda mot katastrofala skadeståndskrav och skadeståndslagens skälighetsansvar, samtidigt som berättigande tredjemansavtal sedan länge erkänts i vårt land. (Jfr *Sandström.*)

I materialet av konossementsklausuler finns numera ett flertal typer av Himalayaklausuler (se närmare *Grönfors*) och någon sådan klausul ingår som en normal beståndsdel i dagens avtalsvillkor.

4. *Exklusiv verkan.* I Visbyreglerna infördes en uttrycklig bestämmelse om att bestämmelserna om frihet från eller begränsning av sjötransportörens ansvar gäller, även om talan grundas på annat än transportavtalet. Bakgrunden är den rättsutveckling som nyss beskrivits.

"Bestämmelserna gäller inte bara i fråga om begränsning av ansvaret utan också preskriptionsreglerna i 284 § (347 § i prop. 1973:42). Även om allmänna skadeståndsrättsliga regler åberopas som grund för talan, gäller således den i sistnämnda paragraf föreskrivna preskriptionstiden." (Prop. 1973:137 s. 121–122.)

Texten talar bara om utomkontraktuell talan. *Hamburgreglerna* 1978, som upptar en motsvarande regel i art. 7(1), har – liksom *Genèvekonventionen* 1980 om multimodala transporter i art. 20 (1) – det mera omfattande uttrycket, att begränsningen gäller oavsett om talan grundas *in contract, in tort or otherwise.* De sista två orden drar uppmärksamheten till att det finns andra grunder för talan än kontrakt och delikt, t.ex. *quasi*-kontrakt (såsom obehörig vinst) och versionstalan *(actio de in rem verso)* sådan denna lever kvar i österrikisk rätt. (Se härom i svensk rättslitteratur särskilt *Hellner*, Om obehörig vinst, 1950.) Denna olikhet i formuleringen får inte uppfattas som någon olikhet i sak utan bara så, att Hamburgreglerna ytterligare preciserar innehållet i Visbyreglernas motsvarande regel. Begränsningarna är alltså exklusiva i förhållande till alla former av talan utanför transportavtalet.

5. *Paraplybestämmelsen.* De båda återstående styckena av denna paragraf upptar Himalayabestämmelsen om sjötransportörens medhjälpare. Dessa skall alla skyddas av samma begränsningar som sjötransportören själv, och begränsningen skall därför inte kunna kringgås genom talan direkt mot medhjälparna. Alla arbetar så att säga under sjötransportörens paraply.

Problemet togs upp i Visbyreglerna under trycket av ett då färskt engelskt avgörande, *Muncaster Castle*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57. Efter mönster av CMR art. 28 valde man en kort formulering upptagande *servants and agents* men tillade *not being an independent contractor.* (Se därom *Grönfors* i JBL 1964 s. 25–27, även i Transporträttsliga studier, 1975, s. 129–131.) Den svenske lagstiftaren ansåg sig emellertid oförhindrad att i SjöL utvidga skyddskretsen till även självständiga medhjälpare. (Prop. 1973:137 s. 70–71.) Härigenom har man förebådat *Hamburgreglerna*, som i art. 7(2) omfattar samtliga *servants and agents* utan inskränkning. Samma gör *Genèvekonventionen* om multimodala transporter art. 20 (2), liksom ledande mönsterbildande dokument, såsom *Combiconbill, Combidoc* och *Fiata B/L.*

Genom att en konventionsregel som denna införlivas i nationella rättssystem, upphör osäkerheten om regelns genomslagskraft på kontraktsplanet genom att utomståendes rättsställning påverkas.

6. *Aggregeringsregeln. Hamburgreglerna* art. 7 (3) innehåller – liksom *Genèvekonventionen* om multimodala transporter art. 20 (3) – en uttrycklig s.k. aggregeringsregel, enligt vilken det sammanlagda beloppet som någon skadelidande kan erhålla från sjötransportören själv eller någon av hans folk vid direkt talan mot denne (jfr även 123 §) aldrig får överstiga ett ansvarsbelopp. En sådan uttrycklig regel har hämtats just från Visbyreglerna. Efter dessa har den införts i 122 § 2 st. SjöL.

Däremot saknas den i förebilden CMR. Men detta förhållande innebär inte någon skillnad i sak, därför att CMR klart anses skola förstås just på samma sätt. Innehållet anses närmast vara en självklarhet, eftersom den skadelidande allmänt brukar anses inte kunna få mera än fulla skadan ersatt.

7. *Ansvarsbegränsningens bortfall.* Här gäller enligt 3 st. samma regel om uppsåt och grovt medvållande som för sjötransportören själv (ovan 120 § under 9).

8. *Bestämmelsen är tvingande vid transportavtal.* Dessa regler ingår som en del av regelkomplexet enligt Haag/Visby-reglerna och är därför vid *transportavtal* tvingande enligt 168 § SjöL, jfr 169 och 170 §§. Inom ramen för det tvingande ansvaret ger just dessa regler ett *skydd för sjötransportörerna*, som dessa skall ha "till gengäld" för det tvingande transportöransvaret. *Befraktningsavtal faller i princip utanför den tvingande regleringen* utom vad gäller inrikes och internordisk fart. Jfr kommentarerna ovan till *Underrubriken* före 118 §.

123 §

Utföres godsets befordran helt eller delvis av annan än bortfraktaren, förblir denne även sedan konossement utfärdats ansvarig som om han själv utfört hela befordringen. I sådant fall gälla bestämmelserna i detta kapitel i tillämpliga delar.

Utför den andre befordringen med fartyg, är han jämte bortfraktaren och enligt samma regler som denne ansvarig för sin del av befordringen. Bestämmelserna i 122 § ha motsvarande tillämpning. Bortfraktarens och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 120 §.

Litteratur: Prop. 1973: 137 s. 65 ff., 122, 131 och NJA II 1975 s. 286–292; *Grönfors*, Successiva transporter (1968) samt i SvJT 1975 s. 513 ff. och FJFT 1979 s. 269 ff.; *Selvig* i AJCL 27 (1978/79) s. 369 ff.

För en orientering om den nya *Genèvekonventionen* 1980 om multimodala transporter (översiktligt behandlad nedan under 8) hänvisas till Utkast till konvention om internationella multimodala transporter (Ds Ju 1979: 12), *Selvig & Blom* i Marius nr 44 (1979), *Ganten*, Die Rechtstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO) (1978) och *Richter-Hannes & Richter*, Recht des multimodalen Transports unter Seestreckeneinschluss (1980).

1. *Mer än en transportör.* Denna paragraf reglerar vissa ansvarsfrågor i fall, där mer än en transportör är inblandad. När den transportör som *kontraherar (avtalar)* med transportkunden om en transport själv också *verkställer (utför)* transporten, finns bara en transportör med i bilden. Så snart den kontraherande och den verkställande funktionen skiljs åt , har man att göra med två eller kanske t. o. m. flera transportörer.

Terminologiska frågor har behandlats mera ingående i början av denna kommentar (ovan under 71 §). För att underlätta framställningen här skall nu några begreppsbestämningar kort återges. Den som gör ett transportåtagande för hela sträckan, *huvudtransportören*, utan att själv eller med sitt eget folk utföra ens någon minsta del därav, begagnar i stället *underbortfraktning* för transportens utförande. Så kan ske med bara en *undertransportör*, men huvudtransportören kan även anlita flera undertransportörer som var efter annan verkställer transporten på sin sträcka, *successiva transporter*. Sådana transporter kan ske antingen med flera transportmedel av samma slag, *genomgångstransporter* (t. ex. oceanfartyg-lokalfartyg), eller med flera transportmedel av olika slag, *kombinerade transporter* (t. ex. bil fartyg-bil eller bil-fartyg-järnväg). Ibland används termerna *intermodala* eller *multimodala transporter*. Sådana transporter kan utföras på grund av resebefraktningsavtal, tidsbefraktningsavtal eller godscentrerat transportavtal. Ingenting hindrar den kontraherande transportören från att själv eller med sitt eget folk utföra en del av den åtagna transporten, varefter han omlastar godset till särskild undertransportör för resten av den åtagna transporten med stöd av en *generell omlastningsklausul* i avtalsvillkoren, varigenom förfarandet förlorar den karaktär av kontraktsbrott som det eljest skulle ha, *omlastningsfallet*. En generell omlastningsklausul kan vara inbegripen i en *liberty*-klausul (exempelvis: *The Carrier at liberty to un-load and re-load* etc.) eller vara mera specifik. Arbetsfördelningen kan naturligtvis företas i omvänd ordning. *Kombinerade transporter regleras i SjöL endast såvitt angår sjötransportörens roll; i övrigt faller sådana transporter utanför SjöL:s tillämpningsområde* (se vidare nedan under 8).

Första stycket i paragrafen bygger på principen, att den som åtar sig hela transportsträckan också är ansvarig som huvudtransportör gentemot transportkunden. Han blir sålunda inte genom att transporten helt eller delvis verkställs av en undertransportör fri från de tvingande rättsliga konsekvenserna av sitt åtagande.

Andra stycket innebär ett erkännande av att transportkunden även kan rikta en direkt talan mot undertransportören för sådan skada som inträffar, under det att undertransportören har godset i sin vård. Samtidigt ger bestämmelsen riktlinjer för innebörden av detta ansvar.

2. *Äldre rätt.* Genom 1936 års sjölagsändringar infördes i dåvarande 123 § en dispositiv regel, enligt vilken den transportör som utförde godsets befordran med en annan transportör ägde friskriva sig från ansvar för förlust, minskning eller skada, som inträffade medan vården om godset åvilade denne andre transportör. De tvingande reglerna förutsatte, annorlunda uttryckt, att både den kontraherande och den verkställande funktionen åvilade en och samma transportör. I motiven framhölls, att den som åtog sig en transport skulle rättsligt kvalificeras som transportör. Utställaren av ett "genomgångskonossement" borde på den ena sidan bära ansvaret beträffande hela transporten och på den andra sidan ha rätt att begränsa ansvaret till egen transportsträcka. (NJA II 1936 s. 430–431, jfr s.

545 ff. liksom redan *Kôersner* i TfR 1919 s. 115.) För ansvarsfrihet förutsattes, att den kontraherande transportören visade, att skadan uppkommit medan godsvården åvilade den verkställande transportören, och därutöver att transportkunden i egenskap av part i avtalet med den verkställande transportören kunde göra sitt avtal gällande mot densamme (a. motiv s. 432). Huvudtransportören skulle anses äga rätt att låta transporten helt eller delvis försiggå genom annan transportör, även där omlastning skedde på grund av en generell omlastningsklausul i befordringsvillkoren (a. motiv s. 432–433).

Det tvingande området för Haagreglerna blev på detta sätt markerat i restriktiv riktning. Mycket uppmärksammat blev avgörandet *Lulu* NJA 1960 s. 742 SHD, där vid anlitande av undertransportör för hela sträckan den verkställande transportören, så snart godset lastats ombord på hans fartyg och hans befälhavare eller agent utställt konossement, ansågs inträda som ensam gäldenär i förhållande till den konossementsförvärvare, som grundade sitt krav enbart på konossementet. Samtidigt befriades alltså den kontraherande transportören från sitt ansvar enligt transportlöftet. (Motsvarande utgång fick dessförinnan det norska fallet *Lysaker* ND 1955 s. 81 NHD, jfr *Gerdt Meyer* ND 1903 s. 331 NHR. Jfr även det senare danska avgörandet *Dominion Line* ND 1966 s. 352 SøHa, där målet dock förliktes fem dagar före huvudförhandling i DHR.) I princip samma lösning fick omlastningsfallet i avgörandet *Gudur* NJA 1962 s. 159 SHD, där den med stöd enbart av en generell omlastningsklausul omlastande transportören ansågs fri från det tvingande transportöransvaret, när skadan inträffat efter det att lossningspunkten (ovan vid 118 § under 4) ansågs uppnådd. Gränslinjen mellan eget och annans ansvarsområde markerade lossningens avslutande, *La Plata* NJA 1952 s. 12 SHD och *Gudur* NJA 1962 s. 159 SHD.

Dessa avgöranden blev föremål för en livlig debatt, där det ansågs rättspolitiskt föga ändamålsenligt att en kontraherande transportör genom att anlita en undertransportör skulle kunna dra sig undan det tvingande ansvar som han ådragit sig genom att kontrahera om hela transporten. (Debatten återges utförligt i *Grönfors*, Successiva transporter s. 116 ff. och s. 134 ff., se vidare beträffande upphörande av tidsbefraktarens ansvar *Falkanger* i AfS Bd 11 s. 544–545 och beträffande omlastningsfallet *Selvig* i AfS Bd 6 s. 568 ff. och Det såkalte husbondsansvar, 1968, § 7. 2–4 samt *Grönfors* i Six lectures on the Hague Rules, 1967, s. 31 ff.) En rättspolitisk analys pekade tvärtom på lämpligheten av ett kvardröjande tvingande ansvar för den kontraherande transportören, så snart det inte uttryckligen i förväg överenskommits eller klart förutsatts mellan parterna, att viss del av transporten skulle utföras av en annan transportör (jfr Successiva transporter, passim, och nedan under 6).

3. *Tillkomst.* Det blev också denna riktlinje som kom att följas i den nordiska sjölagstiftningen i samband med Haag/Visby-reglernas införlivande i de nordiska rättssystemen. Stadgandet kan alltså ses som en lagstiftarens reaktion mot domstolspraxis (jfr SOU 1972:10 s. 55–57 och prop. 1973:137 s. 68 överst). Haag/Visby-reglerna berör inte denna fråga, utan paragrafen är ett särskilt nordiskt lagstiftningsverk, som kompletterar de internationella konventionsreglerna. Otvivelaktigt har den sålunda införda skandinaviska lagstiftningen starkt påverkat utformningen av de motsvarande bestämmelserna i *Hamburgreglerna* 1978 (art. 10 och 11, jfr *Selvig* i AJCL 27, 1978/79, s. 370, 384 not 53).

4. *Den kontraherande (avtalande) transportörens ansvar.* Där godsets befordran helt

eller delvis utförs av annan än den kontraherande transportören (eng. *contracting carrier*), sägs han nu förbli ansvarig. Detta gäller även sedan konossement utfärdats av den verkställande transportören (eng. *performing carrier* eller *actual carrier)*. Ansvaret sägs skola vara detsamma som om den kontraherande transportören själv utfört hela befordringen. Bestämmelsen i godstransportkapitlet påpekas skola gälla i tillämpliga delar. Vad detta innebär kan vara svårt att avgöra i sådana situationer, där exempelvis den fortsatta transporten sker med annat transportmedel än fartyg. Enligt uttalande i motiven bör man, i avvaktan på att ansvarsproblemen inom *kombinerade transporter* blir direkt lösta i en internationell konvention (se därom nedan under 8), inskränka sig till att helt enkelt *förlänga den sjörättsliga ansvarigheten till bestämmelseorten och tillämpa den i den mån det låter sig göra* (prop. 1973:137 s. 69). Ansvarsfrihetsgrunden nautiskt fel är uppenbarligen bunden till sjömiljön och kan inte åberopas i fråga om den lastbil, som på grund av chaufförens vårdslöshet kört i diket och därvid skadat det transporterade godset. Detsamma gäller för den specifikt sjörättsliga ansvarsfrihetsgrunden brand. "Det blir följaktligen i själva verket fråga om att utom sjötransportledets ram tillämpa ett bortfraktarens presumtionsansvar enligt huvudregeln. Bortfraktaren får därvid tänkas insatt i den andre fraktförarens ställe så att man t. ex. kan bestämma den krets av medhjälpare för vilka bortfraktaren skall svara med utgångspunkt från den utförande fraktföraren. Denne och hans folk får därvid anses vara bortfraktarens folk, för vars handlingar han således är ansvarig." (A. st.)

5. *Den verkställande (utförande) transportörens ansvar.* I motiven till 1936 års sjölagsändringar ansågs inte detta område vara moget för lagstiftning utan man nöjde sig med att hänvisa rättstillämpningen till att söka ledning i det konkreta fallet samt i eventuella kutymer (NJA II 1936 s. 432). I svensk och skandinavisk rätt har sedan länge tillåtits, att en transportkund riktar sin talan direkt (eng. *direct actions*, fr. *l'action directe)* mot en undertransportör på kontraktuell grund. *(Grönfors*, Successiva transporter s. 200 ff. och i SvJT 1975 s. 513 ff.) Ståndpunkten har bekräftats i några nyare avgöranden *(Tor Mercia* ND 1973 s. 24 Gbgs TR, i referatet i NJA 1977 s. 49 har domskälen angående talerätten uteslutits på s. 52, och *Morska Agencja* ND 1973 s. 286 Sthms TR). Undertransportörens omhändertagande av godset anses bringa honom i ett kontraktsförhållande eller åtminstone ett kontraktsliknande förhållande till huvudtransportörens kund. Omhändertagandet medför, annorlunda uttryckt, att de kontraktsrättsliga reglerna läggs till grund för bedömningen. (Jfr *Grönfors*, Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s. 85 not 25, *Hellner*, Skadeståndsrätt, 3 uppl. 1976, s. 40–41 och *Adlercreutz*, Avtalsrätt I, 1980, s. 104.) Även motiven till vägtransportlagen talar om att omhändertagandet av godset (och fraktsedeln) grundar ett undertransportörens kontraktsansvar gentemot huvudtransportörens kund (prop. 1974:33 s. 128). Föreställningen om omhändertagandet som rättsligt avgörande moment går där tillbaka på det europeiska järnvägsfördraget CIM och den europeiska biltransportkonventionen CMR.

När det talas om att den verkställande transportören där han utför befordringen *med fartyg* ansvarar enligt samma regler som den kontraherande, avses därmed *sjölagens tvingande reglering av vårdansvaret.* Detta framgår även av den hårda kopplingen mellan vem som har vården om godset i skadeögonblicket och själva ansvaret. *Andra element i transportöransvaret berörs inte närmare.* Vad som gäller om

dem får utletas av de principer som gäller för dessa funktioner (närmare *Grönfors* i SvJT 1975 s. 514–519). Därvid bör särskilt uppmärksammas, att *funktionerna fortskaffningsansvar och dröjsmålsansvar normalt följer vårdansvaret.* Där den verkställande transportören utför befordringen *med annat transportmedel* än fartyg, ansvarar han enligt sina artegna regler. Man befinner sig då helt utanför SjöL:s ram.

Avtalsinnehållet i övrigt i förhållandet mellan huvudtransportörens kund och den verkställande transportören, t.ex. allmänna avtalsvillkor, kan vara svårt att fastställa, men *vissa riktlinjer* kan uppställas för bedömningen av hithörande frågor (närmare *Grönfors* i FJFT 1979 s. 274–280). Som tumregel kan man uppställa satsen att den verkställande transportörens avtalsvillkor blir gällande.

Reglerna om att (den kontraherande) *sjötransportörens befrielse och begränsning av ansvarighet gäller även till förmån för* hans medhjälpare (122 § 2 st. SjöL) har uttryckligen angivits skola äga motsvarande tillämpning, när talan förs mot *den verkställande transportörens medhjälpare* och befordran utförs med fartyg.

6. *Den tvingande karaktären av det solidariska transportöransvaret.* Det samlade resultatet av de båda styckena i denna paragraf blir, att den kontraherande och den verkställande transportören svarar solidariskt för skada, minskning och förlust under den tid den verkställande transportören har godset omhand för transport på sitt avsnitt. Enligt 123 § 2 st. *skall detta solidariska ansvar rymmas inom sjötransportörens ansvarsbegränsning* med tillämpning av skadevärderingsreglerna i 120 §.

Ingenting i formuleringen av paragrafen ger i sin nuvarande lydelse vid handen, att detta ansvar är tvingande. Denna del av stadgandet förflyttades nämligen under departementsbehandlingen till 168 §, där 1 st. bland sjölagens tvingande regler uttryckligen nämner 123 §. I 168 § 3 st. uttalas därefter, att *den kontraherande transportören får friskriva sig* från detta tvingande ansvar för skada som orsakas medan godset är i den verkställande transportörens vård i två fall, nämligen *dels* om det är *från början avtalat* att transporten helt eller delvis skall utföras av annan, *dels* om detta åtminstone *från början klart förutsatts.*

Exempel på det första fallet erbjuder utfärdande av traditionellt genomgångskonossement, där huvudtransportören beträffande viss del av transporten från början har angivit att undertransportör anlitats. För det främmande transportavsnittet säger han sig då ansvara *as forwarding agent only,* alltså som transportförmedlare (speditör) och inte som transportör. Innebörden härav har tidigare närmare angivits (ovan kommentaren till 71 § under 13). I och för sig är det dock inte något oundgängligt krav att avtalet om att transport skall utföras av annan framgår av konossementet (prop. 1973:137 s. 131). Även ett muntligt avtal räcker, fast de praktiska bevissvårigheterna då nödvändigtvis blir stora. Det andra fallet tar sikte direkt på en situation lik den som behandlas i målet *La Plata* NJA 1952 s. 12 SHD, nämligen att en oceantransport avslutas med en lokaltransport med pråm i en trakt, där det är känt att ett oceanfartyg aldrig kan gå in på de grunda vattnen. Motiven (a. st.) ger ett exempel som går längre än de konkreta förhållandena i nyssnämnda rättsfall anger, nämligen att det är fast praxis (men i och för sig inte nödvändigt) att befordringen på en viss sträcka utförs av ett visst rederi. Här rör man sig på ytterkanten av vad som kan godtas. Ty lagtexten understryker vikten av att bedömningen skall ske restriktivt genom att välja uttrycket *klart* förutsatt. Detta fall har inte medtagits i *Hamburgreglerna* (art. 11), som på denna punkt därför är strängare än den skandinaviska förebilden.

Antag att huvudtransportören i förhållande till sin kund ansvarar enligt Haag/

Visby-reglerna, men att undertransportören i förhållande till sin direkta transportkund, nämligen huvudtransportören, och för sin del av transporten ansvarar bara enligt de för kunden mindre fördelaktiga ursprungliga Haagreglerna. Kan då kunden, om han vänder sig direkt mot undertransportören, alltjämt stödja sig på Haag/Visbyreglerna, eller måste han nöja sig med det mindre vittgående Haagregelansvaret i förhållande till undertransportören? Svaret på frågan är upplagt det, att situationen skall betraktas från undertransportörens synvinkel, så att det för kunden mindre fördelaktiga Haagregelansvaret gäller. Det tvingande ansvarssystem, som han är underkastad, gäller både mot huvudtransportören i egenskap av hans transportkund och mot huvudtransportörens kund, när denne för direkt talan mot undertransportören. Att det kan vara olika "nivåer" på olika tvingande ansvarssystem är i och för sig inte ovanligt. *Skyddet för transportkunden är uppfyllt i och med att undertransportörens eget tvingande ansvarssystem gäller*, liksom detsamma gäller gentemot hans direkta avtalspart huvudtransportören. Lagtextens formulering i 123 § 2 st. ("enligt samma regler som denne") får inte läsas så, att därmed skulle avsetts att ta ställning till denna specialfråga och då i motsatt riktning.

Det har ovan (under 3) påpekats, att den tvingande regleringen i 123 § får uppfattas som en specifik nordisk komplettering av Haag/Visbyreglernas system. Detta får emellertid inte förstås så, att för tillämpningen av 123 § skulle krävas, att också Haag/Visbyreglerna är tillämpliga på det rättsförhållande som är under bedömning. I Haagregelfart eller s. k. fri fart skulle då det äldre rättstillståndet följas. Så får den nya tvingande ordningen inte förstås. Tvärtom är det klart, att *123 § skall tillämpas i alla fall så snart frågor om den kontraherande och den verkställande transportörens ansvar skall avgöras enligt svensk (nordisk) rätt.* Lagstiftaren har nämligen avsiktligt ändrat på tidigare rättstillstånd sådant detta kommit till uttryck i nordisk praxis (jfr ovan under 3).

7. *Avtalslösningar av de kombinerade transporternas problem.* I samband med containerhanteringens genombrott under 1960-talet blev frekvensen av kombinerade dörr-till-dörr-transporter, ofta i sekvensen land-sjö-land, mycket hög. Genom avtalsbestämmelser i konossementsvillkoren började man lösa frågan om vilken transportör som därvid ansvarar för vad. Banker och internationell handel krävde en huvudperson med ett måttligt omfattande men oavbrutet transportöransvar för hela den åtagna transportsträckan.

Den första generationen av "containerkonossement" innebar ett sådant åtagande, varvid den som åtagit sig huvudansvaret förband sig att ansvara enligt de tvingande konventionsregler, som gäller för den delsträcka där skadan inträffade, på samma sätt som om transportkunden ingått ett separat och direkt kontrakt med undertransportören. På detta sätt sammanfogades de olika ansvarsblocken till en enhet, *the network system.* Först när det inte kunde visas, på vilken del av den kombinerade transporten skadan inträffat (*concealed damage, unlocalized damage*), och när skadan inträffat utanför de tvingande konventionernas tillämpningsområde (t. ex. under terminalperiod), gäller huvudtransportörens eget ansvarssystem (sjöregler om sjötransportör, landregler om landtransportör). Ett mönsterbildande dokument av denna typ är *Atlantic Container Lines' (ACL) konossement.*

Den andra generationen av containerkonossement bygger även den på *network*-lösningen, men stadgar ett eget ansvar för huvudtransportören, byggt på utkastet till TCM-konventionen (nedan under 8). Sjötransportsidan har utarbetat sin

version med codenamnet *Combiconbill* (se närmare om dettas innehåll och utformning *Grönfors* i Law and international trade, Festschrift für Schmitthoff, 1974, s. 187 ff., omtryckt i Transporträttsliga studier, 1975, s. 223 ff.).

Åtskilliga transportörer har använt detta dokument som förebild för sina konossement. På *Combiconbill* bygger också de allmänna transportvillkor, som hösten 1974 introducerades för att gälla till Broström-koncernen hörande transportföretag (*Bröströms Standard Conditions of Carriage*). Landtransportörerna har genom det internationella speditörförbundet FIATA antagit ett sakligt nära nog helt överensstämmande dokument med benämningen *FBL (Fiata Bill of Lading)*. Internationella handelskammaren har antagit särskilda ansvarsregler för kombinerade transporter (*ICC Rules for a combined transport document*) och på dessa bygger dokumentet *Combidoc*.

Den tredje generationen av containerdokument, kan väntas bygga på konventionen om multimodala transporter.

8. *Genèvekonventionen 1980 om multimodala transporter.* Sedan slutet av 1920-talet (se *Bagge* i SvJT 1955 s. 396 f.) har det pågått förarbeten till en internationell konvention om kombinerade transporter. UNIDROIT framlade ett förslag 1965, CMI ett annat 1969. Dessa sammanfördes till ett förslag vid rundabordskonferenser i Rom 1969/70, kallat TCM Draft (*T*ransports *C*ombinés des *M*archandises). De nyss (under 7) nämnda *ICC Rules for a combined transport document* vilar på detta konventionsutkast. Förenta nationernas containerkonferens i Genève 1970 hänvisade utkastet till ett gemensamt studium av IMCO och ECE. Efter fyra möten fastställdes en ny version av TCM. UNCTAD fann emellertid, att detta utkast måste granskas i detalj och hänvisade det till en International Preparatory Group, som lade fram ett förslag efter sex sessioner (varav en i två avdelningar) och omfattande utredningar av såväl sekretariatet som utanförstående experter om bl. a. de ekonomiska verkningarna för utvecklingsländerna av den nya transporttekniken.

Förenta nationerna sammankallade därefter 1979 en internationell diplomatkonferens i Genève i UNCTAD:s regi, och vid den andra sessionen maj 1980 antogs en konvention om internationella multimodala transporter. Den finns avtryckt som *bilaga 3* till denna kommentar.

De juridiska lösningarna och formuleringarna i denna konvention ligger nära Hamburgreglerna 1978 om godstransporter till sjöss.

Den som påtar sig ansvaret för hela den kombinerade transporten kallas *multimodal transport operator* (art. 1:2). Han bär då ett presumtionsansvar, dvs. ett ansvar för egen eller för annans (art. 15) culpa med omvänd bevisbörda (art. 16:1 och preambeln under AGREEING punkt d). Den summamässiga begränsningen av ansvaret har satts till Hamburgreglernas gränser plus en tioprocentig förhöjning med tanke på den fortgående världsinflationen (art. 18). Om det kan visas, i vilket transportled skadan inträffat och den summamässiga ansvarsgränsen enligt den för detta led gällande tvingande konventionen är högre, gäller denna högre gräns (art. 19). Är den tillämpande staten tidigare bunden av annan internationell konvention, får domstolen tillämpa denna (art. 38); avsikten med denna bestämmelse är att möjliggöra undvikande av *conflicts of conventions* i rättsordningar där sådan anses föreligga – ett länge och häftigt debatterat ämne under de internationella konferenserna.

Unimodala konventioners bestämmelser om s. k. omlastningsfria kombinerade

transporter (lastbil eller trailer på fartyg, järnvägsvagn på fartyg) anses inte falla under den nya konventionen (art. 30:4). Exempel erbjuder den europeiska biltransportkonventionen CMR art. 2 och den europeiska järnvägskonventionen CIM art. 2 och 62.

För transporten utfärdas ett *multimodal transport document*, som kan vara antingen *negotiable* eller *non-negotiable* (art. 5–13). Elektroniska rutiner får användas (art. 5:3 och 4), men ett läsbart *printout* måste då lämnas ut till transportkunden sedan godset av operatören tagits om hand för den kombinerade transporten.

Om frakt

Underrubriken. Vederlaget för transporttjänster kallas frakt. Bestämmelserna härom är kortfattade och dispositiva. Ett viktigt stadgande om frakt, nämligen det om rätt till s.k. avståndsfrakt, återfinns inte under denna rubrik utan under nästa, som handlar om dröjsmål och hinder på bortfraktarens sida (129 § SjöL). Skälet härtill är, att man där har velat fullständigt och systematiskt reglera kontraktsbrottet dröjsmål på bortfraktarens sidan. (NJA II 1936 s. 437.) Frågan om rätt till avståndsfrakt uppkommer då som en konsekvens av att befraktaren begagnar sin hävningsrätt eller av att avtalet upphör att gälla vid det avtalade fartygets undergång. (A. motiv s. 445.)

124 §

Där fraktavtal slutits utan att frakten blivit bestämd, erlägges den frakt, som var gångbar vid tiden för inlastningen.

Har av gods, därom avtal skett, mer inlastats än avtalat var, erlägges därför frakt efter enahanda grund som för det gods avtalet angick.

125 §

För gods, som ej är i behåll vid resans slut, skall frakt icke utgå, med mindre godset gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller annat vållande å avlastarens sida eller ock godset av bortfraktaren sålts för ägarens räkning eller lossats, oskadliggjorts eller förstörts enligt vad i 119 § sägs.

Frakt, som erlagts i förskott, skall återbäras, där enligt vad i första stycket sägs frakt ej skall utgå.

Litteratur: Sjölagskommittén 1922 s. 190–206; NJA II 1936 s. 433–436; *Falkanger,* Lossing og bortskaffelse av last som er sterkt beskadiget (1972); *Schmidt,* Föreläsningar i sjörätt (1944) s. 89–92; *Selvig,* The freight risk, AfS Bd 7; *Sindballe,* Dansk Søret, 1936/38, s. 353–359; SOU 1979:36 s. 229; NOU 1979:42 s. 37.

1. *Fraktens bestämmande.* Dessa båda paragrafer återger vissa grundläggande principer för fraktens bestämmande.

124 § första stycket fastslår att gängse frakt vid inlastningen skall utgå, om intet annat avtalats.

124 § andra stycket ger regeln att den frakt som avtalats skall utgå även för överlossat gods.

125 § första stycket fastslår principen, att frakten skall utgå endast för sådant gods som finns "i behåll vid resans slut" och anger vidare de undantag härifrån som gäller.

125 § andra stycket reglerar återbäring av fraktförskott.

2. *Tillkomst.* Stadgandena har fått sin nuvarande utformning genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principerna för fraktberäkning.* Lagens regler om hur frakt skall beräknas bygger på olika grundelement. Frakten ses som ett vederlag för utförd transportprestation och anpassas nära till reglerna för vederlaget vid köpavtal. Samtidigt begränsas vederlaget av den nytta befraktaren fått av arbetet genom att godset förts närmare sin avtalade bestämmelseort och dess värde därigenom har ökats, närmast ett vinstersättningsresonemang. Slutligen fasthålls tanken, att frakt bara skall utgå för gods som vid resans slut finns "i behåll", dvs. att det är själva arbetsresultatet som berättigar till vederlag – en grundtanke för begreppet arbetsbeting i 1800-talets tyska doktrin. Ingen av dessa tankegångar har följts till slutet i sin renodlade form. Utmärkande för lagregleringen är i stället, att man har uppnått en kompromiss, vari alla tre elementen ingår och får balansera varandra.

4. *Befraktningsavtalen och marknaderna.* Vid helbefraktning av fartyg sker avsluten vanligen genom någon av de marknader som finns för laster av ifrågavarande slag. Störst är London-marknaden, stor är vidare New York-marknaden. Den som har ett fartyg "fritt" anlitar mäklarna, som låter den erbjudna transportkapaciteten "gå runt" för att söka lämplig last, och vice versa. Frakterna noteras varje dag efter uppnådda avslut. Kalkylerna sker vanligen på basis av visst belopp per transportenhet, och detta fastställs med hänsyn till marknadsläget, kostnadsläget, längden per resa, vem av parterna som skall bära vissa kostnader m. m. I tankfarten har man under en rad år haft olika ratsystem; det senaste kallas *World Scale (WS).* Avsikten är att möjliggöra rättvisande jämförpriser, oavsett att resorna företas på olika trader. WS 45 mellan A och B innebär samma dagsförtjänst för redaren som WS 45 mellan C och D. Prisbildningen blir tydligen ett resultat av aktiviteten på börserna.

5. *Transportavtalen och tarifferna.* När det gäller transportavtal i linjetrafik följer dessa de prislistor och tariffer, som vederbörande transportör har offentliggjort i förväg. Ofta nog har detta skett efter överenskommelse i linjekonferenser, organisationer för poolsamarbete och på liknande sätt. Avtalen sluts då på grundval av gällande taxor, även om ingenting har sagts i det särskilda fallet angående fraktens storlek. (Om den internationella sjöfartens särskilda konkurrensregler hänvisas till *Bernitz, Gorton & Grönfors,* Sjöfart och konkurrensrätt, 1976, s. 17–66 med hänv.)

6. *Ingen frakt har avtalats.* Av vad nu sagts framgår, att varje avslut om transport antingen sker på börs, där priset är den väsentliga förhandlingsfaktorn, eller görs på grundval av taxor och tariffer, som ingår i avtalsinnehållet. Det är tydligen en

sällsynt situation, att avtal om transport av gods har ingåtts utan att frakten blivit på något sätt bestämd.

Inte desto mindre har 124 § 1 st. SjöL givit en särskild in dubio-regel för detta tillfälle. Enligt 5 § KöpL skall köparen i motsvarande fall betala vad säljaren begär, om det inte är oskäligt, m. a. o. högsta skäliga pris. Som flera förf. har framhållit blir det praktiska resultatet vanligen, att detta pris antas överensstämma med gängse pris för gods av ifrågavarande slag eller att parterna anses ha avtalat detta gängse pris (se t. ex. *Hellner,* Köprätt, 4 uppl. 1974 s. 41–42, och *Grönfors & Sundquist,* Konkurrensen, samhället och lagen, 3 uppl. 1977, s. 17–18). Säljaren anses ha bevisbördan för att bestämt (lägre) pris inte har avtalats. Med denna innebörd hos köplagsregeln får denna samma innebörd som SjöL:s motsvarande regel, som direkt som mått anger *den frakt, som var gångbar vid tiden för inlastningen,* m. a. o. gängse pris.

7. *Frakt för överlossat gods.* Om mera inlastats än enligt transportavtalet, så skall den avtalade frakten utgå även för den extra kvantiteten. Denna transporteras alltså inte gratis, ej heller anses beträffande den extra mängden föreligga en situation där frakt inte avtalats (ovan 6). Det är m. a. o. *hela den utlossade kvantiteten* som omfattas av den avtalade frakten. Denna lösning framstår som konsekvent i förhållande till den följande regeln, att i princip endast gods som finns "i behåll" vid resans slut berättigar till frakt. Ibland avtalas frakten för *intaken quantity,* exempelvis därför att "godset lättar under resan" (t. ex. genom att fuktighetshalten naturligt minskas).

8. *Endast gods "i behåll" berättigar till frakt.* Denna grundprincip framgår motsättningsvis av 125 § 1 st. Däri preciseras nämligen tre undantagsfall, där frakt ändå skall utgå, trots att godset ej är "i behåll". Det rör sig då om omständigheter, som helt anses ligga på befraktarens sida och där befraktaren själv därför anses vara närmare att bära fraktrisken.

Det första fallet är det, när *godset går förlorat på grund av sin egen beskaffenhet* (*inherent vice*). Här är det egentligen inte fråga om ett undantagsfall utan om en klar konsekvens av att en transportör inte är leverantör av godset utan just transportör.

Det andra fallet är *bristfällig förpackning eller annat vållande på avlastarens sida.* Här är orsaken till att godset ej längre är i behåll helt utanför vad transportören kan inverka på, och han bör därför inte heller gå miste om sin rätt till vederlag för utfört arbete.

Det tredje fallet är en ren följdverkan av den rätt att utan ersättningsskyldighet oskadliggöra farligt gods, som transportören tillförsäkras i 119 § SjöL.

Ibland uppkommer fråga om den närmare innebörden av lagens krav "i behåll". I ett ofta citerat engelskt avgörande, *Asfar* v. *Blundell* (1896) 1. Q. B. 123, hade ett parti dadlar hamnat i det inte alldeles aptitliga Themsenvattnet och därför blivit förklarat otjänligt som människoföda. Men partiet såg fortfarande ut som dadlar och hade ett betydande värde som råvara för sprittillverkning. Var det samma last *in substance* som den som inlastats? Frågan besvarades nekande med hänvisning till en affärsmässig bedömning. En viss uppluckring av denna stränga engelska inställning föreligger kanske i avgörandet *The "Caspian Sea",* [1980] 1 Lloyd's Rep. 91. Två norska avgöranden, *Mariongoula* ND 1933 s. 294 NHR och *Høegh Carrier* ND 1948 s. 13 NHR, rörde säd, som var så kraftigt skadad att den ej kunde användas till människoföda; likväl hade den värde som kraft-

foder. NHR fann, att frakt skulle betalas, även om lastens värde minskats kraftigt. Detta tyder på en annan inställning än den engelska, men vota är så olika motiverade att det är svårt att dra upp några klara gränser.

Gods, som i fraktbestämmelsens mening inte är i behåll, har mottagaren ej skyldighet att ta omhand, ej heller bära kostnaden för dess undanskaffande. (*Falkanger* s. 27.)

9. *Fraktberäkning vid lumpsumbefraktning.* Under förarbetena övervägdes att införa en särskild regel i dessa fall, när inte allt gods finns i behåll vid resans slut. Skulle man då avstå från det eljest gällande kravet "i behåll", så som sker i engelsk sjörätt? Och skall – om frågan besvaras nekande i överensstämmelse med kontinental uppfattning – reduceringen ske under jämförelse med det avtalade eller med det fraktade godset? Frågorna befanns vara så tveksamma att man avstod från att särskilt reglera hithörande problem utan överlämnade "åt rättspraxis att träffa avgörande i det särskilda fallet med ledning av allmänna frakträttsliga principer" (NJA II 1936 s. 435).

I engelsk rätt läggs till grund för bedömningen, i vad mån transporten i det väsentliga har fullgjorts (*substantial performance,* jfr nedan under 12). Ofta citerat är följande principuttalande av *Willes J.* i rättsfallet *Dakin v. Oxley,* (1864) 15 C. B. (N. S.) 646, på s. 664–665: "... the true test of the right to freight is the question whether the service in respect of which the freight was contracted to be paid has been substantially performed; and, according to the law of England, as a rule, freight is earned by the carriage and arrival of the goods ready to be delivered to the merchant, though they be in a damaged state when they arrive. If the shipowner fails to carry the goods for the merchant to the destined port, the freight is not earned. If he carries part, but not the whole, no freight is payable in respect of the part not carried, and freight is payable in respect of the part carried unless the charterparty makes the carriage of the whole a condition precedent to the earning of any freight ..."

10. *Återbäring av fraktförskott.* Den i 125 § 1 st. SjöL givna regeln om fraktrisken skall följas genom justering i efterhand, där frakt erlagts i förskott, 125 § 2 st.

11. *Dispositiv rätt.* Alla dessa regler om frakten och dess bestämmande är dispositiva. Det vanliga är också, att avtalen utförligt reglerar hithörande frågor och därmed sätter lagens dispositiva regler ur spel. Resultatet av reglerna om frakt kan också modifieras försäkringsvägen, och så sker i betydande omfattning. Härom hänvisas särskilt till *Riska,* Om försäkring av driftsintresse i sjöfart (1964).

12. *Särskilda fraktklausuler.* Denna del av allmänna befordringsbestämmelser är ofta mera anpassad till vederbörande transportörs individuella önskemål än övriga delar och standardiseringen är därför inte fullt så långtgående.

Som minimum upptar man en *förskottsklausul,* som helt vänder på den fraktriskfördelning lagens dispositiva reglering ger uttryck för. Den kan lyda: *Freight shall be deemed earned on acceptance of the Goods by the Carrier and shall be paid Goods and/or conveyance lost or not lost.* Men den kan också utvecklas i sina detaljer, även om tanken är densamma. Förfallotiden kan exempelvis preciseras närmare till lastningens avslutande, viss ränta (5 % eller liknande) kan stipuleras skola utgå från förfallodagen, ingen rätt till motkrav sägs ibland kunna göras gällande av transportkunden, inte heller någon återbetalningsskyldighet föreligger under några omständigheter, vissa avgifter *(charges)* kan bestämmas skola följa samma regler som frakten osv. Det förekommer, att fraktens erläggande uppdelas mellan ett

flertal tidpunkter, exempelvis 25 % vid *releasing B/L,* 25 % *3 days after signing B/L,* 25 % *BBB (before breaking bulk)* eller *upon delivery* och slutligen 25 % *10 days after delivery.* I sådant fall får lastägaren en möjlighet att besiktiga transportskada och hålla inne viss frakt som säkerhet för skadestånd.

Detta att lagens presumtion för efterskottsfrakt *(freight collect)* vänds helt om till förskottsfrakt *(freight prepaid)* i de vanliga konossementsklausulerna innebär ingalunda, att praktiskt taget all frakt i linjefart faktiskt avtalas att betalas i förskott. *Prepaid* används ofta som liktydigt med *prepayable,* dvs. frakten är förfallen till betalning men ännu ej faktiskt erlagd. Vilken betalningsform som väljs beror i själva verket ofta på de villkor, under vilka det transporterade godset har sålts till köparen. Trots klausulen avtalas därför ibland, att mottagaren skall betala frakten i efterskott. Svenska linjerederier lär hantera ungefär lika många sändningar under vardera betalningsordningen.

Syftet med klausuler om intjänad förskottsfrakt lär vara att lägga fraktrisken på befraktaren, så att enbart han behöver försäkra frakten (jfr *Gram,* Fraktavtaler, 4 uppl. 1977, s. 141). Enligt de svenska lagmotiven avser 125 § 1 st. endast att reglera, vilkendera av parterna som "står faran för transportobjektets kasuella undergång" (NJA II 1936 s. 435). Men klausulerna om fraktförskott avser ofta att gå längre genom att även reglera somliga fall av vållande hos sjötransportören. (Jfr *Selvig* s. 397 not 101.) Fullt ut kan de inte tillmätas rättsverkan i enlighet med sin ordalydelse, utan anses allmänt böra frånkännas verkan i vissa fall. "Förbehåll därom, att fraktförskott icke skall återbäras i händelse av olycka, hava emellertid även i svensk praxis blivit så vanliga, att lagens regel i själva verket i praktiken torde få ringa tillämpning. Med dylikt s.k. definitivt fraktförskott är för övrigt att likställa frakt, som väl icke erlagts i förskott men garanterats att utgå under alla förhållanden (ship or goods lost or not lost). Givet lärer emellertid vara, att ett förbehåll bör frånkännas verkan i den mån bortfraktaren i följd därav skulle äga uppbära frakt trots förekomsten av förhållande, från vilket han ej äger friskriva sig såvitt angår vårdnaden av godset." (NJA II 1936 s. 435–436.) Den tvingande regleringen av sjötransportörens ansvar enligt 118 § SjöL måste m.a.o. slå igenom fullt ut.

Transportlöftet att förflytta godset till viss angiven bestämmelseort måste också få ett konkret innehåll såtillvida, att avtalets ändamål att fortskaffa godset dit åtminstone i det väsentliga har uppfyllts (*substantial performance,* jfr ovan under 9). Om gods till Sidney lossas i den europeiska avskeppningshamnen och inte kommer en enda meter närmare sitt mål, har någon fullgörelse över huvud inte skett; men om godset under pågående resa lossas i australiensisk mellanhamn, har en huvudsaklig fullgörelse skett. (*Substantial performance* och liknande uttryck kan återfinnas i avgöranden som *The Athamas (Owners)* v. *Dig Vijang Cement Co. Ltd.,* [1963] 1 Lloyd's Rep. 287 CA, på s. 295 och 298, samt *Beran* ND 1939 s. 251 NHD. Jfr *Selvig* s. 201 f., 293 ff. och 344–345 och *Steneby,* Reseavtalet, 1981, s. 270–271.)

En vanlig ingrediens i fraktklausuler är vidare en mer eller mindre utförlig *valutakursklausul* för att skydda transportören mot hastiga och långtgående valutaförändringar till hans nackdel. Däri liksom i frakttarifferna kan ingå såväl en *currency adjustment factor (CAF)* som en *bunker adjustment factor (BAF).* Även i övrigt förekommer *generella eskalationsklausuler,* som övervältrar vissa kostnadsfördyringar på befraktaren. Vidare är det vanligt att hänga på en särskild *uppgiftsklausul,*

enligt vilken avlastaren bär en ansvarsförpliktelse för riktigheten av samtliga sina uppgifter, som ligger till grund för fraktens kalkylering (godsslag, vikt, stycketal etc.). Sanktionen sägs vara skyldighet att betala den högre frakt som kan komma i fråga ävensom ett antal gånger det erlagda fraktbeloppet som normerat skadestånd *(liquidated damages)*. Som komplettering tillfogas ofta en *inspektionsklausul*, som ger transportören en rätt att öppna containers, trailers och liknande lasthanteringsanordningar för att försäkra sig om riktigheten av sådana omständigheter som är relevanta för fraktens beräkning (godsets art, stycketal etc.).

Om dröjsmål och hinder å bortfraktarens sida

Underrubriken. Avsikten vid 1936 års sjölagsändringar, då detta avsnitt fick sin nuvarande form, var att genomföra "en fullständig reglering" av "det kontraktsbrott som består i dröjsmål å bortfraktarens sida". (NJA II 1936 s. 437.)

126 §

Ankommer fartyget för sent till lastningshamnen eller inträffar eljest dröjsmål å bortfraktarens sida, äge befraktaren häva fraktslutet, där bortfraktaren vid avtalets ingående insett eller bort inse att det med befordringen avsedda ändamålet skulle väsentligen förfelas på grund av sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, må avtalet hävas, så snart ej dröjsmålet är av allenast ringa betydelse.

Skall enligt fraktavtalet fartyget inom viss tid vara färdigt att intaga last, medföre varje dröjsmål därutinnan rätt att häva fraktslutet.

Giver bortfraktaren underrättelse till befraktaren att fartyget ej är att i rätt tid förvänta till lastningshamnen och vill befraktaren häva avtalet, meddele han det bortfraktaren utan oskäligt uppehåll, eller have sin hävningsrätt förlorat.

127 §

Sedan lastning skett, må befraktaren ej häva fraktslutet, såvitt genom lossning av godset skada skulle tillskyndas annan befraktare.

Litteratur: NJA II 1936 s. 437–444; *Brækhus* i AfS Bd 3 s. 612–614; *Bengtsson*, Hävningsrätt och uppsägningsrätt vid kontraktsbrott (1967), särskilt s. 458–471; *Falkanger*, Konsekutive reiser, AfS Bd 8 s. 135 ff.; *Grönfors*, Befraktarens hävnings-

rätt och sjöfraktavtalets konstruktion (1959); *Rodhe*, Obligationsrätt (1956) §§ 29 och 59, Lärobok i obligationsrätt (5 uppl. 1979) s. 171 ff.; SOU 1979:36 s. 302–314.

1. *Befraktarens hävningsrätt.* Dessa paragrafer preciserar förutsättningarna för befraktarens hävningsrätt. *126 §* är huvudparagraf.

Första stycket innehåller huvudregeln jämte en första särregel om vidsträcktare hävningsrätt.

Andra stycket ger en *andra* särregel om vidsträcktare hävningsrätt.

Tredje stycket fastslår en interpellationsrätt för bortfraktaren.

127 § supplerar genom att understryka betydelsen av godsets lastning som tidsmässig gräns för hävningsrätten.

2. *Tillkomst.* Utformningen av dessa bestämmelser härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Terminologin.* I denna paragraf talas om "hävning", i 131 § om "frånträdande". Ibland talas om "tillbakaträdande" (se t. ex. motiven NJA II 1936 s. 453 m. fl. st.). Med "ömsesidig hävningsrätt" åsyftas det särskilda rättsinstitut, som regleras i 135 § SjöL. Förhållandet mellan dessa olika termer kan verka förvirrande. "Frånträdande" *med* full ersättningsskyldighet är ett slags avbeställningsrätt med bibehållande av kontraktspåföljderna utom rätten till naturalfullgörelse. "Frånträdande" *utan* ersättningsskyldighet innebär däremot en total befrielse från förpliktelsen. "Tillbakaträdande" används som synonym till "frånträdande". "Hävningsrätt" förutsätter kontraktsbrott. Av kommentarerna till vederbörande paragrafer får mera i detalj framgå, på vilket sätt termerna används i sjölagssammanhang.

4. *Hävning som sanktion vid sjötransporter.* Som bakgrund till det följande finns skäl att fråga, hur hävningssanktionen fungerar vid den särskilda avtalstyp som fraktavtalet utgör.

En hävning genomförs på så sätt, att vardera parten skall återbära sin prestation, i den mån den redan har fullgjorts. Denna grundsats är enkel att efterleva, när det gäller köp av lös egendom: den köpta saken skall lämnas tillbaka till säljaren, det betalda vederlaget skall återgå till köparen. Så snart det gäller tjänster blir grundsatsen betydligt svårare att förverkliga. Hur återbär man en redan utförd geografisk förflyttning? Att återföra godset till avsändningsorten måste te sig som rent nonsens, något alldeles bortkastat från samhällsekonomisk synpunkt.

En ytterligare svårighet vid återgången innebär det, att transportörens prestation är så komplex jämförd med en säljares. Skyddet av godtroende förvärvare av transportdokument sätter också bestämda gränser för ingripanden med hävning som instrument.

När transportprestationen är fullgjord är tydligen hävning ett opraktiskt remedium. För att hävning skall framstå som ett praktiskt vettigt alternativ krävs, att den hävande fortfarande förfogar över något rimligt handlingsalternativ. (Jfr SOU 1979:36 s. 27.) Så är egentligen bara fallet, om godset ännu inte har inlastats, så att transportkunden kan begagna en annan transportlägenhet, en annan transportör eller rent av ett annat transportmedel. Om godsets förflyttning redan har påbörjats men ännu inte slutförts, kunde hävningssanktionen möjligen tänkas använd för att avbryta resan och omdestinera godset. Men i sådana fall

vore hävningen ett klumpigt instrument, och transporträtten har därför utbildat ett alldeles säreget institut för att snabbt möjliggöra korrigerande ingrepp under pågående transport, den s.k. *förfoganderätten* till gods under transport (se nedan kommentaren till 164 § under 5).

I dröjsmålssituationer visar sig ytterligare svagheter med hävningssanktionen. Om godset har förstörts genom totalhaveri under transporten, föreligger en situation där man med "till visshet gränsande sannolikhet kan förutse utebliven leverans" – men fallet behandlas i transporträtten som totalförlust och ej som dröjsmål (konvertering till totalförlust). Det i förhållande till köprätten snävare utrymmet för dröjsmålsreglerna lämnar också mycket mindre spelrum för en rättsfigur som anteciperad mora.

Dessa korta anmärkningar visar med all tydlighet, att *hävningssanktionen vid transportavtal uppvisar vissa svagheter* jämfört med normalläget vid avtalstyper i allmänhet såsom köpavtal. Främst sammanhänger detta med att huvudprestationen vid transportavtal är den geografiska förflyttningen av godset, vilken när den väl har påbörjats inte lämnar några praktiska handlingsalternativ för transportkunden. Det är därför endast beträffande framtida prestationer, som hävning får betydelse (jfr 129 § SjöL och NOU 1979: 42 s. 52). Bara före inlastningen kan hävningen bli ett verkligt användbart vapen – men då kan den till gengäld missbrukas som en möjlighet att krypa ur redan ingångna avtal av andra skäl än kontraktsbrott, t. ex. rent ekonomiska överväganden.

5. *Civilrättens allmänna hävningsregel.* När man talar om hävning inom civilrätten i allmänhet utgår man från att ett giltigt avtal föreligger, att den ena parten åberopar kontraktsbrott av motparten samt att den som avger hävningsförklaringen därmed anses bringa rätten och plikten till naturaprestation att upphöra. (Se exempelvis *Rodhe* och *Bengtsson.*) Utgångspunkten är densamma för SjöL:s hävningsregel. I den mån en plikt till naturaluppfyllelse inte anses föreligga vid transportavtal (jfr t. ex. *Rodhe,* Lärobok s. 156–157), finns det naturligtvis ingen plikt som kan genom hävningsförklaring bringas att upphöra, bara en transportörens *rätt* till naturaluppfyllelse, som genom hävningen försvinner (transportkunden kan vägra att motta godset). Termen får då en mera begränsad innebörd än vanligt.

Den allmänna hävningsregeln inom civilrätten går ut på att *väsentligt kontraktsbrott medför hävningsrätt.* En avspegling härav erbjuder lagrum som 21 § KöpL och 12: 11 JB. Även utan stöd av lag har rättspraxis tillämpat denna regel i åtskilliga fall.

6. *Sjölagens huvudregel om hävningsrätt.* Denna avviker från den allmänna civilrättens såtillvida, att regeln har fått en i två avseenden snävare utformning.

I objektivt hänseende har väsentlighetskravet skärpts genom användningen av uttryckssättet, att *det med befordringen avsedda ändamålet skulle väsentligen förfelas på grund av dröjsmålet.* Uttryckssättet känns igen från den engelska rättens regel om att dröjsmålet skall innebära en *frustration of the commercial purpose of the adventure,* en regel som utvecklat sig först inom sjörätten och sedan blivit en förebild för den allmänna förmögenhetsrätten. Den tyska HGB § 637 talar på liknande sätt om att *der erkennbare Zweck des Vertrags durch einen solchen Aufenthalt vereitelt wird.* Denna modell har man haft för ögonen vid utformningen av 126 § SjöL. (NJA II 1936 s. 438–439; *Bengtsson* s. 461.) Även om en väsentlighetsbedömning innebär en vidsträckt ram för skälighetsavvägningar (*Brækhus; Falkanger),* torde detta medfö-

ra en viss skärpning i förhållande till det okvalificerade väsentlighetskravet enligt den allmänna civilrätten (*Grönfors; Rodhe,* Lärobok s. 175–176.) Motiven uttalar också, att formuleringen är "ägnad att framhäva den försiktighet, med vilken man på sjörättens område måste pröva, huruvida väsentlighet får antagas föreligga. Tillämpande av kriteriet 'väsentlig' på liknande sätt som exempelvis på köplagens område skulle förvisso i hög grad strida mot vad som här kan anses riktigt." (NJA II 1936 s. 439–440.) Jfr i detta sammanhang 3 § 1 st. konsumentköplagen (1973:877): "om det ej är uppenbart att genom dröjsmålet köparens syfte med avtalet skulle väsentligen förfelas".

I subjektivt hänseende har regeln utformats snävare genom införandet av ett *insiktsrekvisit,* utformat så att *bortfraktaren vid avtalets ingående insett eller bort inse det förfelade ändamålet med transporten.*

Att den sjörättsliga hävningsregeln tar mera sikte på extraordinära situationer än den allmänna civilrättsliga hävningsregeln framgår också av de exempel, som brukar anföras i rättslitteraturen på hävningsfall i sjörätten: en last torkad fisk, avsedd för konsumtion i ett land under fastetid, skulle komma fram först efter denna tids utgång; bränsle, tomfat och annan utrustning till en fiskeflotta skulle anlända först efter säsongens slut; osv. (Se t. ex. *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs, 2 utg. 1952, s. 264–265.)

I överensstämmelse med det förut (under 4) påpekade förhållandet, att hävningssanktionen egentligen blir praktiskt meningsfull endast före lastningen, när befraktaren ännu förfogar över något rimligt handlingsalternativ, lyfts dessa situationer särskilt fram i ljuset genom inledningsorden: "Ankommer fartyget för sent till lastningshamnen". Regeln är emellertid inte inskränkt till dessa fall utan generellt utformad genom tillägget "eller inträffar eljest dröjsmål å bortfraktarens sida". Fartyget har exempelvis kommit i tid men lastrummen har inte hunnit bli rengjorda och fartyget är därför ännu inte lastvärdigt. Genom den uttryckliga bestämmelsen i 127 § understryks att lastningen utgör den avgörande tidpunkten, efter vilken hävning inte får ske, såvitt genom lossning av godset skada skulle tillskyndas annan befraktare. Kan utan skada lossning ske före godsets bestämmelseort, är hävningsrätten bibehållen även efter tidpunkten för lastningen. Att hävningsrätten förloras resp. bibehålls får sina konsekvenser beträffande fraktberäkningen. (Jfr a. motiv s. 444.)

7. *Särregler om längre gående hävningsrätt i två fall.* Huvudregeln med dess snäva utformning kompletteras med två särregler om en mera vittgående hävningsrätt.

Det ena fallet är det då *dröjsmålet beror av fel eller försummelse av bortfraktaren själv.* Det kan vara fråga om bortfraktaren angivit fel position vid förhandlingen om befraktningsavtal, lagt in en extra resa före fartygets "leverans" eller försummat att hålla fartyget i gott skick. Hävningsrätt föreligger då *så snart dröjsmålet inte är av bara ringa beskaffenhet* (126 § 1 st. 3 p.). Denna särregel fordrar alltså, att felet eller försummelsen föreligger hos bortfraktaren själv; det räcker inte att dröjsmålet vållats av befälhavaren eller besättningen, t. ex. genom "ett relativt obetydligt navigeringsfel" (NJA II 1936 s. 440).

Det andra fallet är det att enligt befraktningsavtalet *fartyget skall vara färdigt inom viss tid att inta last* (126 § 2 st.). Detta fall motsvarar vid köpavtal s. k. fixköp, där även den minsta avvikelse från den utfästa tidpunkten räcker för att medföra hävningsrätt.

"Då i lagtexten uttryckligen förutsättes, att fråga är om en enligt fraktavtalet

bestämd tid, utvisar detta, att bestämmelsen icke är tillämplig exempelvis då bortfraktaren notificerat sin ankomst viss dag. Å andra sidan måste åtagande enligt fraktavtalet att inom viss tid vara färdig att intaga last anses föreligga, såväl då sådan dag direkt upptagits i fraktavtalet som då viss kancelleringsdag däri angivits". (A. motiv s. 440–441.)

Så sker genom särskilda *kancelleringsklausuler*, varigenom fixeras en sista tidpunkt vid äventyr att befraktaren eljest äger annullera certepartiet. Det förekommer emellertid klausuler, där denna sista tidpunkt inte anges så bestämt utan bara på ett ungefär. I sådant fall blir huvudregelns måttstock för bedömande av frågan om hävningsanledning föreligger alltjämt bestämmande.

8. *Bortfraktarens interpellationsrätt.* Enligt 26 § KöpL är säljaren utrustad med en interpellationsrätt i den meningen, att han kan framtvinga ett ställningstagande från köparens sida i frågan om han vill påfordra köpets fullgörande eller häva köpet. Syftet är att begränsa köparens spekulationsmöjlighet på säljarens bekostnad.

På motsvarande sätt har bortfraktaren möjlighet att ge förhandsbesked om fartygets försening och därmed tvinga befraktaren att redan vid denna tidpunkt deklarera sin önskan att häva avtalet, vid äventyr att han eljest går förlustig sin hävningsrätt (126 § 3 st.). Även på sjörättens område ansågs det vara av stor betydelse att undvika ovisshet i frågan om hävningsrätten kommer att utnyttjas eller inte. Särskilt borde bortfraktaren inte tvingas att i onödan bege sig till lastningshamnen. Sådan rätt att interpellera förelåg även i det fall, att befraktningsavtalet innehöll en kancelleringsklausul. (NJA II 1936 s. 442.) Det är vanligt förekommande, att en sådan interpellationsrätt uttryckligen föreskrivs i själva kancelleringsklausulen (se *Gram*, Fraktavtaler, 4 utg. 1977, s. 58). Den uttrycks på skiftande sätt. I engelsk rätt saknas interpellationsrätt.

Lagtextens ord *utan oskäligt uppehåll* åsyftar att garantera befraktaren rimligt rådrum, när han överväger om han vill häva eller ej. Utsträckningen av denna frist blir beroende bl. a. av vilka möjligheter han har att bedöma dröjsmålets omfattning utifrån interpellationens innehåll. Det ligger därför i bortfraktarens eget intresse att så klart som möjligt ange hur stort dröjsmål som uppkommit eller kan förutses. (A. motiv s. 442–443.)

9. *Dispositiv och tvingande rätt.* Så långt som tredje mans rätt inte blir berörd råder avtalsfrihet, jfr 72 § SjöL och uttalande av lagrådet i NJA II 1936 s. 301. Men en sådan avtalsklausul i ett certeparti slår inte utan vidare igenom i ett konossement utan motsvarande klausul, där detta förvärvats av någon i god tro, jfr nedan kommentaren till 160 § under 6 med vidare hänvisningar.

128 §

Avser fraktavtalet bestämt fartyg och går detta förlorat eller förklaras det efter skada icke vara iståndsättligt, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

Litteratur: NJA II 1936 s. 444–445; Prop. 1973: 137 s. 123 (citerad nedan).

1. *Avtalets upphörande vid det avtalade fartygets undergång.* Stadgandet innehåller i sin nuvarande utformning bara en erinran om att sjötransportören undgår alla påföljder om prestationen blir omöjlig. Bakom denna regel ligger den självklara satsen, att ingen kan tvingas att utföra en faktiskt omöjlig prestation. Jfr bestämmelsen i 73 § SjöL och kommentaren därtill.

2. *Äldre rätt.* SjöL 1864 upptog ingen regel om fartygets undergång som grund för fraktavtalets upphörande. I motiven anfördes att man för sådant fall fick falla tillbaka på den allmänna regeln, att avtal förfaller om det angår ett bestämt föremål som går under utan kontrahentens förvållande. "Fartyget utgör nästan alltid ett bestämt föremål; dess undergång befriar därför nästan alltid bortfraktaren från fullgörande av hans förbindelse." (Prop. 1863:81 s. 95.) En uttrycklig regel ingick däremot i 160 § SjöL 1891, och en motsvarande regel upptogs, nu med en mera allmän räckvidd, i 128 § genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Tillkomst.* Genom 1973 års sjölagsändringar fick stadgandet sin nuvarande starkt begränsade innebörd.

4. *Principen.* "I förhållande till [förut] gällande rätt innefattar 128 § främst den ändringen att förutsättningen för att bortfraktarens skyldighet att uppfylla avtalet faller bort skall vara att avtalet avser befordran just med det förlorade eller kondemnerade fartyget så att naturaluppfyllelse är omöjlig." (Prop. a. st.)

Har det angivna fartygets namn kompletterats med substitutionsklausul (*or substitute,* jfr ovan kommentaren till 73 § under 5 och 6), är prestationen inte längre bunden vid ett bestämt fartyg, och den angivna regeln är därför inte tillämplig. (*Beckman,* Handbok i sjörätt, 6 uppl. 1971, s. 106, menar att substitutionsklausul bara skapar en rätt för sjötransportören att nyttja annat fartyg, ej någon skyldighet. Jfr vad som sägs om engelsk och amerikansk rätt ovan 73 § under 6.) Så kan också vara avtalat eller följa av sedvänja enligt 72 § SjöL. "Sålunda kan t. ex. med avseende å linjerederier en tolkning av avtalet föranleda skyldighet för bortfraktaren att befordra godset med annat fartyg, som anlöper den plats där godset finnes." (NJA II 1936 s. 445.) Transportprestationen tenderar att bli alltmera generisk till sin natur.

5. *Bestämmelsen är dispositiv.* På denna punkt råder avtalsfrihet, jfr 72 § SjöL och vad nyss sagts under 4 om substitutionsklausuler.

129 §

Har en del av resan utförts när avtalet häves enligt 126 § eller när bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen upphör enligt 128 §, är bortfraktaren berättigad till avståndsfrakt för gods som finnes i behåll.

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

Tvist angående avståndsfrakt kan hänskjutas till utredning och

avgörande genom dispasch. Därvid skall i tillämpliga delar gälla föreskrifterna om dispasch vid gemensamt haveri.

Litteratur: Sjölagskommittén 1922 s. 199–206; SOU 1930:11 s. 43–44; NJA II 1936 s. 445–449; Prop. 1973:137 s. 123 och NJA II 1975 s. 293; *Gram,* Fraktavtaler (4 utg. 1977) s. 77; *Pineus,* Assuradören hos dispachören (1978) s. 25–28; *Selvig,* The freight risk, AfS Bd 7; *Strøm-Olsen jr* i AfS Bd 1 s. 124 ff.

1. *Avståndsfrakt.* Denna bestämmelse vilar på grundtanken, att utfört transportarbete ökar värdet av det transporterade godset. I själva verket är det den omständigheten, att godset normalt kan säljas till ett högre pris på bestämmelseorten än på avsändningsorten, som förklarar att varor över huvud blir transporterade och även kan bära frakten. För den händelse fraktavtalet häves senare än lastningen men före bestämmelseorten, eller avtalet upphör därför att det avtalade fartyget under resan har gått under, allt medan godset finns i behåll, skall också det utförda transportarbetet honoreras i den mån det har ökat godsets värde. Den frakt, som skall utgå för sådana fall, kallas avståndsfrakt eller distansfrakt.

Första stycket fastslår huvudregeln om att avståndsfrakt skall utgå för gods som finns i behåll.

Andra stycket ger hållpunkterna för hur avståndsfraktens storlek skall räknas fram.

Tredje stycket öppnar dispaschvägen för utredning om och avgörande av frågor om avståndsfrakt.

2. *Tillkomst.* I huvudsak är stadgandet en produkt av 1936 års sjölagsändringar. 1973 gjordes redaktionella jämkningar, delvis som följd av den då företagna ändringen av 128 § SjöL.

3. *Beräkningsmetoden.* I engelsk rätt frånkänns bortfraktaren i hithörande fall all rätt till ersättning för redan utfört arbete, i tysk rätt uppställs tvärtom en regel om rätt till distansfrakt. När utformningen av beräkningsmetoden livligt diskuterades under förarbetena, var utgångspunkten hela tiden den senare. Först rekommenderades en beräkningsmetod efter köprättens prisavdrag (*actio quanti minoris),* alltså den regeln att en köpare, när godset är behäftat med fel eller brist, äger påfordra sådant avdrag på köpeskillingen som svarar mot felet – mera fullständigt uttryckt får avräkna på den avtalade köpeskillingen en efter godsets värde i felfritt och i felaktigt skick proportionellt avpassad andel.

Tillämpat på distansfrakten kom man därför fram till en formulering i stil med "vad av frakten må återstå, om däråt göres sådant avdrag som svarar mot förhållandet mellan gångbar frakt för den återstående delen av resan och gångbar frakt för hela den avtalade resan". Sedan föreslogs att ingen ändring i den avtalade frakten borde göras annat än en till obehörig vinst begränsad återlämningsskyldighet. Sålunda ville man bestämma distansfrakten till "den del av den avtalade frakten som återstår efter avdrag av de omkostnader, som skäligen kunde beräknas åtgå för godsets vidare fortskaffande till bestämmelseorten". Vid sjölagskommitténs diskussioner var meningarna mycket splittrade. (Sjölagskommittén 1922 s. 206.) Förslag om att nyansera beräkningen av distansfrakten allt efter som hindret för transportens fullgörande låg på bortfraktarens eller befraktarens sida avvisades med hänvisning till att regeln då antingen skulle bli alltför

komplicerad eller också så vag som den holländska sjölagens allmänna hänvisning till en skälighetsbedömning. Slutligen enades man om en modifierad regel om prisavdrag, enligt vilken hänsyn tas bara till *avtalad* frakt, ej till gångbar frakt, samtidigt som man hänvisar till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för den återstående och den avtalade resan.

Metoden innebär schematiskt, att man gör avdrag, beräknat efter förhållandet mellan den återstående resan och den avtalade resan. "Den utførte reise, kanskje til nødhavn i feil retning, tas det ikke hensyn til." (*Gram*, a.st.)

"Sedd ur befraktarens synpunkt innebär denna regel den fördelen i förhållande till gällande rätt, att avdrift icke går ut över honom, utan över bortfraktaren. Uttrycket 'den återstående resan' är nämligen att förstå som den faktiskt återstående vägen. Befraktaren behöver i normala fall utgiva frakt blott i den mån, som hans vara närmats målet. Jämfört med utkastet giver förslaget bortfraktaren den fördelen, att frakten icke utan vidare reduceras med omkostnaderna för godsets fortskaffande till bestämmelseorten, vilket vid frånvaro av culpa synes i någon mån obilligt." (NJA II 1936 s. 447–448.)

4. *Aldrig högre än godsets värde.* SjöL i dess ursprungliga lydelse gav befraktaren möjlighet till att för frakten överlåta det gods som finns i behåll, en abandonrätt. Någon sådan finns numera inte kvar (jfr a. motiv s. 448). Men för att skydda befraktaren i extrema fall har satts en översta gräns för distansfrakten, nämligen att denna aldrig får överskrida godsets värde. Därmed får antas att man åsyftar värdet på bestämmelseorten i överensstämmelse med det grundläggande stadgandet om skadevärderingen i 120 § SjöL.

5. *Tvister om avståndsfrakt får hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör.* Hur detta går till skildrar *Pineus* s. 25–28 med hänv. Han är där kritisk mot lagtextens hänvisning till att hänsyn skall tas även till varaktigheten och de särskilda kostnaderna för den återstående och den avtalade delen av resan. Som efterföljansvärd framställer han den mekaniska schablonregeln, enligt vilken "den tillryggalagda distansen i förhållande till hela resans längd" läggs till grund för uppdelningen (a.a. s. 26 överst, 28). Det kanske mest uppmärksammade fallet av avståndsfrakt beräknad av dispaschör är *Hommelviksfallet* NJA 1942 s. 707, där beräkningen fastställdes av domstolarna. Kravet återkom senare i annan form inför de allmänna domstolarna, NJA 1947 s. 539, där rederiet ansågs vid anordnandet av förtransporten med järnväg ha handlat som transportör och därför ha rätt att ur köpeskillingen täcka sig för transportkostnaderna, jfr 113 och 116 §§ SjöL.

6. *Bestämmelsen är dispositiv.* Liksom i fråga om övriga fraktbestämmelser (124–125 §§) är denna bestämmelse möjlig att avtala bort mellan parterna, jfr 72 § SjöL.

130 §

Uppkommer skada till följd av att fartyget går förlorat eller förklaras efter skada icke vara iståndsättligt eller eljest till följd av dröjsmål på bortfraktarens sida och omfattas skadan ej av 118 §, ha bestämmelserna i nämnda paragraf likväl motsvarande tillämpning.

Litteratur: Prop. 1973:137 s. 62 nederst, 123 och NJA II 1975 s. 293; *Grönfors,* Tidsfaktorn vid transportavtal (1974).

1. *Dröjsmålsansvar utanför det tvingande ansvaret för skada på transporterat gods.* Denna paragraf stadgar ett dispositivt presumtionsansvar för sådana dröjsmålsskador som faller utanför det i 118 § omfattade dröjsmålsansvaret (jfr ovan kommentaren till 118 § under 6). Att bestämmelsen placerats i detta sammanhang beror på en strävan från lagskrivarens sida att under rubriken till detta avsnitt ge en allmän reglering av dröjsmål på bortfraktarens sida, vartill hör inte bara hävning och prisavdrag utan även "rätten till skadeersättning". (NJA II 1936 s. 450. Jfr ovan *Underrubriken* före 126 §.)

2. *Tillkomst.* I gällande utformning är stadgandet ett resultat av 1973 års sjölagsändringar.

3. *Ansvarets utformning.* "Som redan angivits täcks dröjsmål på bortfraktarens sida av den tvingande regleringen i 118 §. Där är det fråga om försening med befordran av mottaget gods. Till reglering återstår därmed sådana dröjsmål, främst vid helbefraktning, vilka beror av att fartyget kommit för sent till lastningshamnen eller över huvud taget ej ställts till förfogande för transporten (jfr 126 §). Detta ansvar underkastas genom hänvisning till 118 § samma regler som dröjsmål under befordringen – dvs. det får karaktär av presumtionsansvar med ansvarsfrihet för nautiskt fel m.m. – men skiljer sig från ansvaret för försening under befordringen främst genom att det ej är begränsat till visst belopp (jfr 120 §) och ej heller är tvingande (jfr 168 §)." (Prop. 1973:137 s. 123.)

4. *Dispositiv rätt.* Ansvaret är dispositivt och kan alltså bli föremål för verksam friskrivning. Sådan företas också vanligen. (*Grönfors* s. 169–188.)

Om befraktarens tillbakaträdande och om hinder å hans sida

Underrubriken. "Under det att i 126–130 §§ föreslagits en allmän reglering av rättsföljderna av dröjsmål å bortfraktarens sida, hava icke i nu förevarande sammanhang upptagits uttömmande bestämmelser om de olika slag av dröjsmål, som kunna förelöpa å befraktarens sida. Liksom i gällande sjölag har man utgått därifrån, att påföljden av befraktarens underlåtenhet att fullgöra förpliktelsen att erlägga frakt utan äventyr kan lämnas att bedömas efter allmänna rättsregler, men ansett bestämmelser böra upptagas om tillbakaträdande från avtalet. Det bör ock erinras, att här kompletterande ingripa de i förslaget meddelade bestämmelserna om liggetid och överliggetid, om skyldighet att avlämna godset med tillbörlig skyndsamhet, om påföljderna av att avlastaren icke i tid tillhandahåller bortfraktaren alla nödiga, lasten rörande handlingar och giver vederbörliga order om bestämmelseort samt andra anvisningar angående resan, och så vidare." (NJA II 1936 s. 452.)

131 §

Fränträder befraktaren fraktslutet innan lastningen börjat, äge bortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Befraktaren vare dock från ersättningsskyldighet fri, där möjlig-

heten att avlämna, fortskaffa eller i bestämmelseorten införa godset må anses utesluten i följd av omständighet, som ej bort av befraktaren vid avtalets ingående tagas i beräkning, såsom utförselförbud, införselförbud eller annan åtgärd av myndighet, undergång av allt gods av det slag avtalet avser eller därmed jämförlig händelse, eller där det bestämda gods avtalet avser gått under genom olyckshändelse. Skulle godsets befordran medföra väsentlig olägenhet för bortfraktaren, äge jämväl han frånträda avtalet utan ersättningsskyldighet. Den som vill åberopa omständighet som nu är sagd give därom meddelande utan oskäligt uppehåll.

Är vid lastningstidens utgång icke något gods avlämnat, anses befraktaren hava frånträtt avtalet.

Litteratur: NJA II 1936 s. 453–464; SOU 1972:51 s. 36; *Bengtsson,* Hävningsrätt och uppsägningsrätt vid kontraktsbrott (1967), särskilt s. 466–467; *Falkanger,* Konsekutive reiser, AfS Bd 8 s. 197–228; *Grönfors,* Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion (1959); *Ramberg,* Cancellation of contracts of affreightment (1970) s. 365–379.

1. *Befraktarens rätt att frånträda fraktavtalet.* I förevarande paragraf fastslås befraktarens rätt att frånträda avtalet, låt vara mot skyldighet att erlägga viss ersättning under vissa förutsättningar. Rätten brukar nämnas som ett exempel på lagstadgad avbeställningsrätt.

Första stycket ger huvudregeln.

Andra stycket ger befrielse från ersättningsskyldigheten vid omständighet som ej bort tas i beräkning av befraktaren. Viss ömsesidighet stadgas också till förmån för bortfraktaren.

Tredje stycket fastslår tolkningsregeln, att befraktaren skall anses ha frånträtt avtalet, om ingen last avlämnats vid lastningstidens utgång.

2. *Tillkomst.* Regleringen av rätten till frånträdande gjordes vid 1936 års sjölagsändringar under intryck av tysk rätts regler och i anslutning till vad man uppfattade som en "nära överensstämmelse med allmänna privaträttsliga regler". (NJA II 1936 s. 452 slutet.) Enligt svensk uppfattning ansågs inledningsorden i paragrafen ge uttryck för en rätt för transportkunden att träda tillbaka, en rätt vars andra sida är en plikt för honom att leverera last. JustR *Bagge* och två kolleger i lagrådet var inte nöjda med den slutliga utformningen. *Alten* har också i TfR 1938 s. 508 uttryckt missnöje: "Riktigere er det vel, som anført i de norske motiver, at loven ikke har gitt uttrykk før den juridiske konstruksjon av forholdet, men innskrenket sig til å regulere følgene av at befrakteren faktisk trer tilbake eller undlater å levere gods." Den norska lagtexten avviker också något från motsvarande bestämmelse i övriga nordiska SjöL. Beträffande terminologin, se ovan kommentaren till 126 § under 3.

3. *Ett slags avbeställningsrätt.* Utgångspunkten för regleringen var kategorin arbetsbeting, till vilken fraktavtalet hänfördes. Utformningen av denna kontraktstyp skedde under starkt inflytande av de resultat, som uppnåtts i tysk 1800-

talsdoktrin och som överförts till Sverige av *Wikander* (Bidrag till läran om arbetsbeting, 1913, och Om det materiella arbetsbetinget och dess viktigaste rättsföljder, 1916). Arbetsbetinget upptog som ett karakteristiskt drag en avbeställningsrätt, innebärande en rätt att förhindra naturaluppfyllelse av avtalet. Denna rätt förutsätter i och för sig att beställarens motpart hålls helt skadeslös.

4. *Rätten till frånträdande och avtalsbundenhet.* Hela denna konstruktion skymmer i själva verket det rättsgenetiska sammanhanget. SjöL 1891 upptog i sin ursprungliga lydelse en rätt för befraktaren att frånträda avtalet mot erläggande bara av halva frakten, den s.k. fautefrakten (jfr Bet. 1887 motiv s. 96–97). I anslutning till utländska förebilder, särskilt tysk rätt, gjorde man därmed en avsiktlig favorisering av befraktaren på bortfraktarens bekostnad, och motiverade detta med att det bäst motsvarade behovet på den dåtida fraktmarknaden. Befraktaren skulle inte vara av redan ingångna fraktavtal förhindrad att disponera så som omständigheterna bäst föranledde. Och bortfraktaren hade alltid goda möjligheter att begränsa sin skada genom att sluta avtal om annan last. (*Grönfors* s. 14.) En sådan möjlighet att mot erläggande av bara en del av frakten köpa sig fri från avtalet finns i den medeltida sjörätten och vid legoavtal över huvud i medeltida rätt. (A.a. s. 11, 17.)

Avtalsbundenheten vid fraktavtalet var alltså svagare utvecklad än vid vanliga ömsesidiga avtal för att möjliggöra rörlighet och snabb anpassning till nya förhållanden på fraktmarknaden. För att omtolka detta förhållande till arbetsbetingets mönster uppfattade man begränsningen av ersättningen till bara halva frakten som en schablonisering av befraktarens rätt att tillgodoräkna sig bortfraktarens inbesparade kostnader vid fastställandet av det till fulla skadan uppgående beloppet. (A.a. s. 16–17.) På så sätt framstod lagändringen 1936 till fulla ersättningen som en mindre korrigering och inte någon grundläggande nyhet.

Inte desto mindre blev under förarbetena livligt diskuterat, för vilka fall hel befrielse skulle föreligga. Det är också detta problem, som upptar större delen av denna paragraf.

5. *Huvudregeln.* I 131 § 1 st. ges huvudregeln, enligt vilken *befraktaren har rätt att frånträda fraktavtalet innan lastningen börjat mot full ersättning* för fraktförlust och annan skada. "Motsvarande rätt erkännes ock beträffande det civilrättsliga arbetsbetingsavtalet." (NJA II 1936 s. 453.) Bundenheten vid arbetsbetingets och den för denna avtalstyp karakteristiska avbeställningsrätten är därmed fastslagen (jfr ovan under 3). Med undantag för rätten att påfordra naturalfullgörelse kvarstår påföljderna för kontraktsbrott. Samtidigt innebär denna möjlighet för befraktaren att "köpa sig fri från naturalprestation" en viss försvagning av den ömsesidiga avtalsbundenheten; den mera påtagliga försvagningen är den i nästa stycke stadgade rätten till frånträdande *utan* ersättningsskyldighet (nedan under 6).

Befraktaren har enligt bestämmelsen sin rätt till frånträdande även där det är fråga om certeparti med flera konsekutiva resor. Där han utnyttjar denna rätt till frånträdande, anses vanligen därmed alla återstående resor falla bort, för så vitt parterna inte är ense om att ändra avtalets innehåll såtillvida, att bortfraktaren accepterar befraktarens frånträdande av bara en resa.

Ersättningsskyldigheten begränsas inte till något visst slag av skada; begränsning i skadeståndsskyldighetens omfattning inträder bara i den mån så föranleds av allmänna rättsgrundsatser. (NJA II 1936 s. 459.)

6. *Undantagsvis rätt till frånträdande utan ersättningsskyldighet.* Ett sådant frånträdande innebär en total befrielse från förpliktelserna enligt fraktavtalet. Utformningen av ersättningsskyldigheten och eventuella undantag från denna skyldighet diskuteras utförligt i förarbetena, särskilt med hänsyn till de "teoretiska" frågorna om befraktarens "skyldighet" att leverera last. Det avgörande övervägandet blir emellertid av praktisk art. "I det praktiska livet torde uppfattningen numera tämligen bestämt gå i den riktningen, att underlåtenhet att leverera last principiellt bör medföra full ersättningsskyldighet, men att befrielse från ersättningsskyldighet bör inträda vid förekomsten av extraordinära omständigheter, som förhindrat avlämnandet av last. – – – Även om man utginge från att befraktarens förpliktelse på grund av fraktavtalet vore blott en plikt att betala frakt, vore dock denna hans förpliktelse icke att uppfatta som ett vederlag redan för rätten att få godset transporterat, utan den vore tillika beroende av att resan verkligen utfördes." (A. motiv s. 458.) I förarbetena åberopades också avgörandet *Aphrodite* NJA 1906 s. 124 SHD, där hela den med certepartiet avsedda sändningen trävaror utom 93.163 standards förstörts av eldsvåda och motsvarande last inom förevarande tid inte hade kunnat anskaffas; domstolen fann befraktaren på grund av i fraktavtalet upptagen force majeure-klausul befriad från fullgörelse av fraktavtalet i övrigt. Med hänsyn till dessa omständigheter utformades undantagsregeln så, att befraktaren skulle vara befriad från ersättning där *möjligheten att avlämna eller fortskaffa godset måste anses utesluten i följd av omständighet som ej bort av befraktaren tas i beräkning*, såsom undergång av det bestämda godset eller av allt gods av det slag avtalet avser, liksom utförselförbud, införselförbud eller därmed jämförlig händelse. Regeln "ansluter sig sålunda i detta avseende till den uppfattning, som kommit till uttryck i 30 § köplagen". (A. mot. s. 460 överst.) Detta sätt att argumentera är öppet för den allvarligaste kritik (se närmare *Inledningen* till denna kommentar under 4). Mera träffande vore en hänvisning till att den engelska frustration-läran medför likartade resultat, något som med tanke på engelsk rätts dominans inom internationell sjörätt synes fördelaktigt.

7. *Ömsesidig rätt till frånträdande.* För undantagsfallen, där befraktaren äger frånträda fraktavtalet utan ersättningsskyldighet, har bortfraktaren på sin sida tillerkänts samma rätt, nämligen *om godsets befordran skulle medföra väsentlig olägenhet för bortfraktaren.* Denna rätt infördes på propositionsstadiet på grund av en anmärkning från lagrådet. (A. motiv s. 463.)

8. *Reklamationsplikt.* Den som vill åberopa omständighet, som ger rätt till frånträdande av fraktavtalet utan ersättningsskyldighet, skall ge meddelande därom *utan oskäligt uppehåll.* Denna reklamationsplikt avser naturligtvis att förhindra att ena partens dröjsmål att ta ställning förorsakar andra parten onödiga kostnader, t.ex. att fartygets resa till lastningshamnen fortsätter, trots att godset gått under genom olyckshändelse och befraktaren därför senare frånträder fraktavtalet.

"Påföljden av underlåtet meddelande lärer för befraktarens vidkommande i regel få antagas bliva allenast skyldighet att utgiva ersättning för därav uppkommen skada, ej förlust av rätt att åberopa den ersättningsbefriande omständigheten; denna skadeståndsplikt torde ej kunna sträcka sig utöver vad han varit pliktig utgiva enligt paragrafens första stycke." (A. motiv s. 464 överst. Jfr *Sindballe,* Dansk Søret, 1936/38, s. 373 med not 11.)

9. *Tolkningsregeln.* "Liksom i gällande sjölag har med befraktares hävande av avtalet likställts, att vid lastningstidens utgång icke något gods avlämnats. Detta stadgande innebär, såsom ock i motiven till sjölagen betonas, naturligtvis icke, att befraktaren skulle vara förhindrad att låta fartyget för hans räkning anträda resan utan last, vilket möjligen kan ligga i hans intresse, då fartyget kan vara befraktat för flera resor. Att i sådant fall bortfraktarens rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada måste vederbörligen säkerställas, följer emellertid av 132 § i förslaget och grunderna därför." (A. motiv s. 460.) Resonemanget i motiven tycks vara opraktiskt. Den avgörande frågan är troligen, om bortfraktaren kan vara skyldig att ligga kvar mot demurrage eller om han är berättigad till dödfrakt (jfr 132 § SjöL).

10. *Lagrummet avser alla typer av fraktavtal.* "Anmärkas må tillika, att vad i denna paragraf föreslås principiellt är avsett att gälla ej blott hel- och delbefraktning utan även styckegodsbefordring. – – – När ersättningsskyldigheten bestämts på sätt som skett i förslaget, har anledning ej synts föreligga att i ifrågavarande avseende skilja mellan olika slag av resebefraktning." (A. motiv s. 460.)

11. *Stadgandet är dispositivt.* Så kan det exempelvis vara sedvänja, att man inte betalar kortskeppad last inom ramen för ett långtidsavtal om samverkan. Inom Nordsjöfarten lär det vara stadgad praxis att dödfrakt inte utkrävs av transportkunderna. Skälet härtill är de mycket små tidsmarginalerna, eftersom transporterna är så korta. Mindre tidsförskjutningar saknar också vanligen praktisk betydelse.

132 §

Avlämnar befraktaren icke gods till den i avtalet bestämda myckenhet, anses han hava frånträtt fraktslutet beträffande det som ej avlämnats, och skall i fråga om bortfraktarens rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada vad i 131 § sägs äga motsvarande tillämpning.

Evad rätt till ersättning föreligger eller ej, äge bortfraktaren häva avtalet i dess helhet, såvida ej, på anmaning, ersättning gäldas eller säkerhet därför ställes före lastningstidens utgång.

Varder avtalet hävt, njute bortfraktaren ersättning för därav följande fraktförlust och annan skada, där ej beträffande det felande godset föreligger sådan omständighet som i 131 § sägs.

Litteratur: NJA II 1936 s. 464–467; *Falkanger* under 131 § a.st.; *Ramberg* under 131 § a.a. s. 99.

1. *Delvis frånträdande.* Stadgandet hänför sig till den situationen, att en del av den avtalade lasten inte har avlämnats.

Första stycket fastslår, att frånträdande skall anses föreligga i denna del med verkan, att reglerna om ersättning i 131 § skall äga motsvarande tillämpning.

Andra stycket ger bortfraktaren en möjlighet att i så fall häva avtalet i dess helhet, om inte ersättning betalas eller säkerhet ställs.

Tredje stycket upprepar regeln i första stycket för så vitt angår bortfraktarens rätt till frånträdande.

2. *Tillkomst.* Lagrummet infördes vid 1936 års sjölagsändringar.

3. *Huvudregeln.* Avlämnandet av endast en del av lasten anses enligt den grundläggande tolkningsregeln innebära ett frånträdande av avtalet till den del last ej avlämnats. Ett sådant delvis frånträdande får den verkan, att ersättningsreglerna i 131 § får motsvarande användning.

4. *Bortfraktarens rätt till helt frånträdande.* Om bortfraktaren vid delvis frånträdande vore skyldig att anträda resan med otillräcklig last, skulle den ekonomiska innebörden av avtalet helt förändras. Därför har han fått en rätt att i sådant fall helt frånträda avtalet, för så vitt han inte får kompensation eller säkerhet för ersättning innan lastningstidens utgång. "Stadgandet står i viss överensstämmelse med föreskrifterna i 126 § 2 st. sjölagen därom, att om gods icke avlämnas till den i avtalet bestämda myckenheten, befälhavaren icke är pliktig att anträda resan, innan befraktaren erlagt frakt för det gods, som icke försändes, samt ersatt den kostnad, som kan för bortfraktaren uppkomma till följd av befraktarens underlåtenhet att lämna full last, eller ock för bortfraktarens fordran ställt säkerhet, samt att om icke, oaktat anmaning skett, betalning erlagts eller säkerhet blivit ställd före lastningstidens utgång, befälhavaren äger anse fraktslutet från befraktarens sida hävt med skyldighet för denne att gälda frakt och ersättning, som förut är sagt." (NJA II 1936 s. 465. Jfr *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt, 1944, s. 93.)

"Anmärkas må för övrigt i detta sammanhang, att förslaget i likhet med sjölagen utgår därifrån, att bortfraktaren icke är pliktig att avgå med det inlastade godset blott därför, att det i värde motsvarar fulla frakten." (Motiven a.st.)

Hur länge sjötransportören är skyldig att vänta på leverans av full last får bedömas med utgångspunkt från omständigheterna i det särskilda fallet. En illustration erbjuder avgörandet *Galeon* NJA 1945 s. 35 SHD. På grund av påbud under krigsförhållanden blev lastens framförande med järnvägsvagnar fördröjt. I certepartiet hade förbehåll gjorts för sådant hinder. Sjötransportören ansågs med hänsyn härtill skyldig att utan särskild ersättning invänta lastens ankomst under en med hänsyn till omständigheterna rimlig tid.

5. *Bortfraktarens ersättningsrätt.* För fraktförlust och annan skada, som därav följer, har bortfraktaren rätt till ersättning enligt reglerna i 131 §.

Om befraktaren kan åberopa frihet från ersättningsskyldighet, t.ex. på grund av utförselförbud eller införselförbud, så gäller denna frihet från ersättningsskyldighet även med avseende på det icke hindrade godset. (A. motiv s. 466.)

6. *Hävningsrätt utesluten när konossement utfärdats.* "Att bortfraktarens i förevarande paragraf medgivna hävningsrätt kan vara utesluten på den grund, att konossement utfärdats, framgår av 156 § i förslaget, något som ansetts tydligt utan särskild hänvisning." (A. motiv s. 466 nederst.)

7. *Stadgandet är dispositivt.* Tolkning av avtalet, t.ex. då s.k. lumpsumbefraktning föreligger, kan därför föranleda avvikelse. Jfr 72 § SjöL. (A. motiv s. 467 överst.)

133 §

Sedan lastning skett, må fraktslutet ej, i lastningshamnen eller under resan, frånträdas, såvitt genom lossning av godset väsentlig olägenhet skulle uppkomma för bortfraktaren eller skada tillskyndas annan befraktare. I fråga om bortfraktarens rätt att njuta ersättning för skada och att häva fraktslutet i dess helhet gälle vad i 131 och 132 §§ sägs.

Uttages gods i hamn som anlöpes under resan, njute bortfraktaren städse avståndsfrakt efter vad i 129 § sägs.

Litteratur: NJA II 1936 s. 467–470.

1. *Frånträdande sedan lastning skett.* Liksom i fråga om hävning utgör lastningen en viktig gränslinje för rätten till frånträdande.

Första stycket fastslår, att frånträdande efter det att lastning skett inte kan äga rum, om genom lossning av godset väsentlig skada skulle uppkomma för bortfraktaren eller skada tillskyndas annan befraktare. Där lossning enligt denna regel kan ske, gäller reglerna i 131 och 132 §§.

Andra stycket fastslår, att reglerna i 129 § om avståndsfrakt gäller, där godset i samband med sådant sent frånträdande lossas i mellanhamn.

2. *Tillkomst.* Bestämmelsen infördes genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Undantagsregeln om frånträdande efter lastningen.* Den viktiga regeln framgår motsättningsvis av första stycket, nämligen att *frånträdande undantagsvis kan äga rum, där lossningen av godset inte orsakar väsentlig olägenhet för bortfraktaren och ej heller skada för annan befraktare.* Gränslinjen står väl i överensstämmelse med vad som gäller för befraktarens hävningsrätt enligt 127 § SjöL liksom för utövande av förfoganderätten till gods under transport (se därom kommentaren till 164 § under 5).

4. *Rätten till avståndsfrakt.* Om godset i samband med sent frånträdande lossas i mellanhamn, skall reglerna om avståndsfrakt (distansfrakt) i 129 § SjöL tillämpas. Vad dessa regler innebär behandlas närmare ovan i kommentaren till detta lagrum.

5. *Tvingande och dispositiv rätt.* I vad avser hävningsrätten är föreskriften i denna paragraf tvingande – så långt den avser att skydda tredje man. Ersättningsdelen kan däremot bli föremål för avtal med annat innehåll, liksom 131 och 132 §§ är dispositiva.

134 §

Vid bestämmande av ersättning för fraktförlust och annan skada skall hänsyn tagas därtill, att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medtaga annat gods.

Ändå att bortfraktaren ej äger njuta ersättning för skada, skall

gottgörelse utgå för överliggetid och ytterligare uppehåll, som ägt rum innan fraktslutet frånträddes.

Litteratur: NJA II 1936 s. 466, 470–473.

1. *Bortfraktarens skyldighet att begränsa sin skada.* Detta lagrum ger en regel för själva skadevärderingen.

Första stycket fastslår, att man därvid skall ta hänsyn till att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att ta med annat gods för att begränsa den uppkomna skadan genom lastbortfallet.

Andra stycket fastslår, att oavsett detta reglerna om demurrage skall tillämpas för tiden innan avtalet frånträddes.

2. *Tillkomst.* Även denna paragraf, liksom serien 131–133 §§, infördes genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Allmänna principer om skadevärdering är tillämpliga.* SjöL upptar inte särskilda regler om ersättningsskyldighetens omfattning vid hävning och frånträdande. Det sägs tvärtom i mycket allmänt hållna ordalag, att fraktförlust och annan skada skall ersättas.

"I följd därav bliva i det stora hela allmänna privaträttsliga bestämmelser att tillämpa." (NJA II 1936 s. 471.)

På ett par punkter har förtydliganden ansetts erforderliga, och dessa förtydliganden ges i förevarande paragraf.

4. *Bortfraktarens skyldighet att begränsa sin skada är uttryck för en allmän princip.* I fråga om skadestånd såväl inom som utom kontraktsförhållanden gäller som allmän princip, att det åligger den skadelidande att begränsa sin egen skada så långt möjligt. Sanktionen mot underlåtenhet att uppfylla denna plikt är, att hans eget skadestånd vid skadevärderingen minskas i motsvarande mån. Inom köprätten tar detta sig uttryck i regler om täckningsköp och liknande åtgärder, när det gäller den utomkontraktuella skadeståndsrätten i en allmän regel om skyldighet att begränsa skadan.

Eftersom allmänna privaträttsliga regler om skadeståndets beräkning här skall gälla, borde det därför inte vara nödvändigt att i SjöL uppta en särskild motsvarande regel. Detta är emellertid en av de punkter, där lagstiftningens upphovsmän ändå ansett det vara nödvändigt med ett "förtydligande". Man utgår därför från principen, att *det åligger bortfraktaren att vid hävning eller frånträdande söka annan last. Har han utan skäl underlåtit att medtaga annat gods, skall hänsyn tas härtill vid bestämmandet av ersättningens storlek.* "Stadgandet står, såsom vid 131 § anförts, i överensstämmelse med den tyska civilrättens regel om beräkning av ersättning, då arbetsbeting häves, och torde ej heller skilja sig från vad som i svensk civilrätt får antagas i sådant avseende gälla med avseende å arbetsbeting." (NJA II 1936 s. 472.)

5. *Reglerna om demurrage hålls utanför ersättningsuppgörelsen.* Den andra punkt, som ansetts böra "förtydligas", gäller rätten till överliggetidsersättning eller *demurrage.*

"Då överliggetidsersättningen jämlikt 86 § 2 st. i förslaget är för varje dag förfallen till betalning, har vad på sådan grund tillkommer bortfraktaren synts böra hållas utanför uppgörandet av ersättningsskyldigheten i dess helhet. Att på samma sätt behandlas ersättning jämväl för annat uppehåll torde finnas rimligt.

Däremot har någon särregel ej synts böra uppställas med avseende å lastnings- och lossningskostnader." (A. motiv s. 472–473.)

6. *Tvingande rätt.* Principer för skadevärdering gäller, här som eljest, oavsett vad parterna har avtalat på förhand, jfr 120 § SjöL. Skyldigheten att begränsa skadan är en samhällelig plikt för att undvika onödiga nationalekonomiska förluster.

Om ömsesidig hävningsrätt

Underrubriken. Uppläggningen av de närmast föregående avsnitten är den, att lagstiftningen skiljer mellan hinder på bortfraktarens sida (126–130 §§) och hinder på befraktarens sida (131–134 §§). Denna uppdelning av hindren motsvarar vad lagstiftningen gjort med avseende på sådana hinder som påverkar fartygets liggetid (83–84 §§), en teknik som *Tiberg* i sin stora monografi The law of demurrage (3 ed. 1979) menar vara överlägsen andra metoder på just detta område.

När det gäller hinder för transportavtalets fullgörande av typen krig och liknande förhållanden har lagstiftningens upphovsmän vägrat att fördela risken för sådana hinder mellan den ena och andra sidan i avtalsförhållandet och därför skapat en från uppdelningen fristående kategori under denna rubrik. Hela tanken på en uppdelning har generellt kritiserats av *Selvig,* The freight risk, AfS Bd 7 s. 158, som menar att alla hinder för fullgörande bör betraktas som hinder som angår både fartyg och last, det gemensamma äventyr som resan brukar anses utgöra. Just i fråga om krig och liknande förhållanden tar man här ett enhetligt grepp och går direkt på hindrets betydelse för transportens fullgörande.

Den ömsesidiga hävningsrätten är ett rättsinstitut som är säreget för sjörätten. "Sjölagen intager härutinnan en annan ståndpunkt än t.ex. köplagen. För det fall t.ex., att säljare avlämnar godset för sent eller detsamma helt utebliver, äro visserligen i köplagen bestämmelser meddelade angående bl.a. dels köparens rätt att häva avtalet, dels ock förutsättningarna för skadeståndsskyldighet. Något stadgande om rätt för säljaren (eller köparen) att, oberoende av kontraktsbrott å medkontrahentens sida, under vissa omständigheter undandraga sig avtalets fullgörande meddelas däremot icke. Den frågan är alltså öppen, om vid en allenast övergående omöjlighet å säljarens sida köparen kan vidhålla avtalet och påkalla leverans, sedan omöjligheten upphört, eller om säljaren kan motsätta sig sådant anspråk, under åberopande av att han genom omöjligheten blivit definitivt befriad från skyldigheten att fullgöra avtalet. På grund därav kan, såsom i doktrinen framhållits, något allmängiltigt svar på frågan icke givas, utan beror avgörandet av omständigheterna i det särskilda fallet, framför allt av omöjlighetens varaktighet eller rättare därav, huruvida den kunnat beräknas skola fortfara längre eller kortare tid." (NJA II 1936 s. 473.) I force majeure-klausuler i köpavtal är det däremot en vanlig lösning, att hinder för leverans befriar från fullgörelse enbart under den tid hindret består. (Se t.ex. *Godenhielm,* Om säljarens bundenhet under ändrade förhållanden, 1954, s. 172 ff.)

135 §

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

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

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

Litteratur: NJA II 1936 s. 474–477; Prop. 1973: 137 s. 123 och NJA II 1975 s. 294; *Ramberg,* Cancellation of contracts of affreightment on account of war and similar circumstances (1970).

1. *Den ömsesidiga hävningsrätten.* Denna bestämmelse reglerar rubricerade rättsinstitut i stora svep.

Första stycket anger förutsättningarna för hävningsrätt och verkningarna av att sådan rätt görs gällande.

Andra stycket behandlar fall av delvis hinder.

Tredje stycket ger tillämplighet åt de förut angivna reglerna om avståndsfrakt samt om att fråga om överliggetidsersättning skall hållas utanför uppgörandet av ersättningsskyldigheten i dess helhet.

2. *Äldre rätt.* En motsvarighet till förevarande bestämmelse ingick i SjöL 1891 i dess ursprungliga lydelse, nämligen i dåvarande 159 §. Denna var i sin tur grundad på 118 § i SjöL 1864, som liknar § 631 i den tyska HGB 1861, återkommande i HGB § 629. En likartad bestämmelse ingick redan i SjöL 1667 skeppslegobalken 9 kap.: "Om hinder i skeppslego de av högre hand komma". (Jfr *Wikander* i Minnesskrift tillägnad 1734 års lag II, 1934, s. 714 nederst och *Ramberg* s. 235–237.) Greppet att se kontraktet som en helhet överensstämmer med den engelska läran om *frustration of the contract* (jfr nedan under 9 och ovan 126 § under 6).

3. *Tillkomst.* Bestämmelsen infördes genom 1936 års sjölagsändringar, men vissa jämkningar företogs 1973. "Bl.a. har ett tillägg gjorts som med sjöröveri såsom hävningsgrund likställer 'annat väpnat våld'. Tillägget är motiverat av de under senare år tilltagande s.k. kapningarna av transportmedel, låt vara att dessa koncentrerats till flygplan. Det har också gjorts klart att hävningsrätt föreligger även om befordringen redan inletts. Slutligen har i överensstämmelse med motivuttalanden till paragrafen (jfr NJA II 1936 s. 474) det preciserats att bestämmel-

sen är tillämplig bara när fara hotar det ifrågavarande fartyget eller lasten. – – – I övrigt har paragrafen underkastats viss redaktionell bearbetning." (Prop. 1973: 137 s. 123 mot slutet.)

4. *Lokalt begränsade konflikter efter andra världskrigets slut och parternas typiska intresseläge.* Paragrafen utarbetades i ljuset av de erfarenheter man hade gjort av förhållandena under det första världskriget, då rådande internationellt krigsrättsliga regler visade sig innebära ett föga tillfredsställande skydd för handelssjöfarten. (Jfr *Ramberg* s. 242.) En rad avgöranden från denna tid åberopas också uttryckligen i motiven. Man hade vid det andra världskrigets utbrott en ny och särskilt avpassad lagstiftning i ämnet att använda. Betydelsen härav återspeglas emellertid knappast i domstolsavgöranden från den tiden.

Sin verkligt stora betydelse har regleringen visat sig få vid de många lokalt begränsade konflikterna under tiden efter det andra världskrigets slut, t.ex. Koreakrisen, Suez I och II, Cubakrisen, Cypernkrisen m.fl. Kravet på att oroligheterna vid avtalets slutande inte skulle ha kunnat förutses av parterna kan lättare uppfyllas i sådana fall än när det gäller världsomfattande konflikter. De många begränsade konflikterna har naturligtvis också fört till alltmera väl utarbetade krigsklausuler i certepartier och konossement, varigenom SjöL:s dispositiva regler om ömsesidig hävningsrätt i vissa avseenden försatts ur spel. Inte minst Suezkanalens stängning, som tvingade transporterna runt hela den afrikanska kontinenten, drev fram en mera noggrann reglering av hur mycket extra transportarbete transportören måste underkasta sig för att fullgöra en åtagen transport och när han kan säga att det inte längre rör sig om samma transport och han därför blir fri. (Jfr *Griggs,* Frustration in relation to contracts of affreightment, 1959, och *Ramberg* s. 336–355.)

Det normala intresseläget för transportören i hithörande situationer är följande. Eftersom fraktnivån stiger starkt och snabbt är det en god affär för transportören att så snart som möjligt bli fri från gamla transportåtaganden och i stället kontrahera om ny transport till väsentligt högre frakt. Transportkundens normala önskan är den motsatta, nämligen att hålla kvar transportören vid ett utförande av sitt gamla åtagande trots mellankommande oroligheter, varigenom transporten blir billigare än om kunden måste gå ut på den stigande fraktmarknaden och kontrahera en ny transport. Ömsesidigheten i hävningsrätten har därför typiskt inte samma värde för transportkunden som för transportören. Det är egentligen bara då transportören vid krigsrisk i strid mot transportkundens önskan fortsätter att lasta godset för att påbörja transporten, som transportkundens hävningsrätt kan vara betydelsefull. (Jfr *Ramberg* s. 291–292.) Eljest är transportkundens intresse normalt att få transporten utförd till avtalat pris eller åtminstone, som försök till frivillig uppgörelse, till ett något högre pris, som dock är lägre än dagens marknadspris för motsvarande transport. Detta intresseläge avspeglas i åtskilliga formuleringar till krigsklausuler.

Det brukar sägas, att vanliga civilrättsliga principer om verkan av force majeure inte räcker till för sjöfartens förhållanden utan att sjörätten måste tillhandahålla särbestämmelser, som kompletterar den allmänna civilrätten i detta hänseende. (*Ramberg* s. 226 med hänv. i not 12.) Det är sådana regler som möter i SjöL:s paragraf om ömsesidig hävningsrätt.

5. *Krigsrisker av force majeure-karaktär.* De händelser som kvalificerar till ömsesidig hävningsrätt – hade de förekommit i en avtalsklausul, så hade de benämnts

"klausulhändelser" – beskrivs i lagtexten som *krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld.* Av uppräkningen framgår, att det hela tiden skall röra sig om våldsamma händelser, som innebär förverkligande av krigsrisker. Det sammanfattande uttrycket "eller annat väpnat våld" tillades 1973 för att med sjöröveri likställa kapningar och liknande väpnade aktioner (se motivuttalandet ovan under 3). En naturlig läsning hänför uttrycket inte bara till "sjöröveri" utan till hela den föregående uppräkningen av händelser av likartat slag förbundna med väpnat våld, en s.k. uppräkning med *ejusdem generis*-avslutning. Till sin karaktär är paragrafen tydligtvis en force majeure-regel. (*Ramberg* s. 257.)

Tillämpningsområdet är i förhållande härtill dock begränsat till *force majeure-händelser av krigskaraktär.* (*Ramberg,* a. st.) Att det är krigssituationer i denna mening, som man vill bortskilja från de eljest mellan transportör och transportkund uppdelade hävningsgrunderna (126–134 §§ SjöL), stämmer väl överens med att just sådana situationer regelmässigt täcks genom särskilda krigsförsäkringar. (Se därom t.ex. Transportförsäkring av varor, 1957, s. 112 ff.)

Inverkan av "klausulhändelser" beskrivs i överensstämmelse härmed så, att "resan skulle vara förenad med fara för fartyget eller godset" till följd av klausulhändelsen. Det är alltså krigsriskerna för förstörelse av fartyg och last som åsyftas. "Vid bedömningen av om fartyget hotas av fara kan hänsyn också tas till om besättningen är utsatt för fara. Beroende på omständigheterna kan fara som direkt hotar annan last än den last som fraktavtalet gäller också anses utgöra en fara för fartyget eller det ifrågavarande godset." (Prop. 1973:137 s. 123 mot slutet.)

Själva sambandet mellan händelsen och effekten är strängt utformat som ett krav på kausalsammanhang ("till följd av"), men den lösa beskrivningen av själva effekten mjukar upp kravet på begränsningen; någon konkret effekt av det väpnade våldet med avseende på det ifrågavarande fartyget och dess last behöver inte bevisas föreligga. Det är sannolikheten för en sådan effekt som det rör sig om.

6. *Bristande förutsebarhet i avtalsögonblicket.* Stadgandets tillämplighet är begränsad "till det som inträffar eller, i allt fall, blir känt efter fraktavtalets ingående. Såsom erfarenheterna från [det första] världskriget bestyrka, är det nämligen av vikt, att frågan, om hävningsrätt bör anses föreligga, bedömes med hänsyn till vad som var känt vid fraktavtalets ingående. Vid denna tidpunkt kända hinder böra tydligen icke kunna åberopas med samma verkan som hinder, vilka inträffa senare eller till sin verkliga innebörd bliva kända först senare. I enlighet därmed talas i förevarande stycke om att efter fraktavtalets ingående fara finnes föreligga eller hava väsentligen ökats." (NJA II 1936 s. 474–475.)

7. *Väsentlig fareökning.* Av lagtextens utformning framgår, låt vara indirekt, att den fara för fartyg och gods som kvalificerar för ömsesidig hävningsrätt, skall vara *väsentligt större än i avtalsögonblicket.* (Jfr *Ramberg* s. 256.) Antingen är situationen då helt normal och fredlig, varefter de nämnda omständigheterna inträffar på ett sätt som medför en väsentlig fara. Eller också är situationen redan i avtalsögonblicket sådan, att risk för skada genom väpnat våld föreligger men också nödvändigtvis måste kalkyleras in vid avtalets uppgörande, medan faran därefter "väsentligt ökas", så att en ny avtalssituation föreligger och därmed en rätt till ömsesidig hävning. (Jfr *Ramberg* s. 394.) Den sista situationen är i själva verket den praktiskt vanliga. Utbrottet av ett krig, i vart fall om detta inte är helt lokalt begränsat, är normalt väntat och orsakar inga omedelbara risker för

handelssjöfarten; det är först under krigets gång som riskerna ökar på ett väsentligt och för omvärlden ofta överraskande sätt. (Jfr *Ramberg* s. 243.)

Hur mycket av fareökning som fordras i ett konkret tillfälle är omöjligt att ange i allmänna ordalag. Bedömningen måste grundas på en helhetsvärdering av samtliga omständigheter, däribland prognoser om den sannolika utvecklingen av krigshandlingar, ökade risker förbundna med nödvändig transportomläggning m.m. Viss ledning kan hämtas från nordisk rättspraxis på området (återgiven och diskuterad hos *Ramberg* s. 257–263).

Av betydelse är vidare, om hindret kan förväntas vara av bara kortvarig natur eller innebär en varaktig riskökning av allvarlig karaktär. Kommer stängningen av kanalen att vara ett intermezzo eller en långvarig och djupgående förändring av sjöfartens förutsättningar? Det är utomordentligt svåra bedömningar som här krävs att parterna skall företa på ett föredömligt sätt. (Jfr *Ramberg* s. 398–400.)

8. *Även om resan börjat.* Både befraktarens och bortfraktarens hävningsrätt (126–134 §§ SjöL) är utformade med hänsyn till att hävning normalt är en meningsfull sanktion enbart före resans påbörjande. Bara på detta stadium finns andra transportmöjligheter som erbjuder praktiska alternativ. Efter lastningen medges hävning endast i undantagsfall (127 och 133 §§ SjöL).

Den ömsesidiga hävningsrätten skiljer sig i detta avseende därifrån, att samma förutsättningar för hävningsrätt gäller, oavsett om resan påbörjats eller inte. Fartyg och last anses inte skola utsättas för väsentligt ökad fara på grund av krigsrisker över huvud. Den klara formuleringen av lagrummet på denna punkt är ett resultat av de redaktionella jämkningarna 1973 (ovan under 3). I sakligt hänseende innebar detta inte någon avvikelse från 1936 års lagändringar.

9. *Jämförelse med engelsk och amerikansk sjörätt.* SjöL:s uppläggning av reglerna om ömsesidig hävningsrätt har i betydande utsträckning påverkats av tysk rätt. Den engelska och amerikanska rätten begagnar helt andra utgångspunkter vid utformningen av förutsättningarna för hävningsrätt vid krig och liknande utomordentliga förhållanden. Med tanke på dessa rättsreglers stora praktiska betydelse för internationell sjöfart finns det skäl att fråga sig, till vilka resultat reglerna i dessa rättssystem leder. En jämförelse mellan skandinavisk och anglo-amerikansk rätt visar, att olikheten i utgångspunkterna ingalunda leder till några större olikheter i resultaten. (*Ramberg* s. 297–298.) Man kan därför tala om en internationellt likartad standard för när hävning av sjöfraktavtal tillåts vid krig och liknande förhållanden. Engelska och amerikanska rättsfall kan meningsfullt åberopas som jämförelse även vid tvister enligt svensk rätt med avseende på omfattningen av hävningsrätten i stort.

10. *Innebörden av den ömsesidiga hävningsrätten.* Lagtexten karakteriserar rättsföljden genom sitt ordval. Dels poängteras, att vardera parten har rätt att häva avtalet, m.a.o. ömsesidigheten. Dels sägs utövandet av hävningsrätten innebära, att *vardera parten skall bära sin kostnad och skada.*

Ömsesidigheten är härmed konsekvent genomförd. Den innebär sålunda bl.a., att "även i fråga om lossningskostnaden envar har att draga sin kostnad och skada" (NJA II 1936 s. 475). Detta innebär en avvikelse från den tidigare gällande regeln, att befraktaren var skyldig att vidkännas all lossningskostnad, om hindret angick enbart godset.

I två avseenden preciserar tredje stycket innebörden av att vardera parten skall bära sin kostnad och skada.

För det första sägs, att *bestämmelserna om avståndsfrakt i 129 § SjöL skall ha motsvarande tillämpning* i fall av ömsesidig hävningsrätt. Detta innebär, att inte bara beräkningsmetoden är densamma utan även "taket" gäller, nämligen att avståndsfrakten inte får bestämmas till högre belopp än godsets värde. (A. motiv s. 477.)

För det andra framhålls, att regeln i 134 § 2 st. SjöL om gottgörelse för överliggetid och ytterligare uppehåll, som ägt rum innan fraktavtalet frånträddes, också skall ha motsvarande tillämpning, m.a.o. att *demurrage fram till hävningsögonblicket inte omfattas av skadevärderingen.* Denna ståndpunkt är en konsekvens av att överliggetidsersättningen av SjöL uppfattas vara för varje dag förfallen och därför ansetts böra hållas utanför beräkningen av ersättningsskyldigheten i dess helhet (jfr kommentaren till 134 § under 5). Detta att vid ömsesidig hävningsrätt vardera parten skall bära sin kostnad och skada skall ju också föra till att det inte blir tal om skadeersättning,

11. *Delvis hinder.* Det kan inträffa, att viss krigsrisk är förbunden bara med viss del av lasten men inte med övrig last, t.ex. därför att viss del utgör krigskontraband. I sådana fall får inte lasten som helhet drabbas av delens särställning. I 135 § 2 st. SjöL föreskrivs därför, att avtalet får hävas endast för denna del. Denna lösning ligger helt i linje med regleringen i 132 § SjöL (NJA II 1936 s. 475 mot slutet).

"Denna regel är obetingad för befraktarens vidkommande. Den lättnad i befraktarens läge, som förslagets reglering av partiellt hinder innebär i förhållande till gällande rätt, har emellertid ansetts böra medföra, att bortfraktaren, liksom enligt 132 §, äger utan ersättningsskyldighet undandraga sig avtalets fullgörande [i dess helhet] såvida ej, på anmaning, ersättning för fraktförlust och annan skada gäldas eller säkerhet därför ställes. Att denna bortfraktarens hävningsrätt är villkorad av att den kan utövas utan skada för annan befraktare ligger i sakens natur, men har, med hänsyn till spörsmålets stora betydelse i här ifrågavarande fall, ansetts böra särskilt uttalas.

Att bortfraktaren i nu förevarande händelse är berättigad att även vid helbefraktning medtaga annat gods, i stället för det hindrade, har ansetts vara så självklart, att särskilt stadgande förmenats ej vara av nöden."(A. motiv s. 476 överst. Jfr ang. den sist nämnda rätten att medta annat gods *Jantzen*, Godsbefordring til sjøs, 2 utg. 1952, s. 326 överst.)

12. *Fartyg med last sammansatt av olika sändningar.* "Stadgandena i andra stycket avse, såsom av det redan anförda torde framgå, det fall att en del av en befraktares gods medför fara." (A. motiv s. 476.) Däremot upptar SjöL inte några regler i fråga om det fall, att en fartygslast innefattar ett flertal olika sändningar till olika transportkunder. Lagen reglerar nämligen "befraktares ställning isolerad från övriga befraktares" (A. motiv s. 477 överst). Denna begränsning sammanhänger naturligtvis med att linjetrafikens problem egentligen inte särskilt har uppmärksammats av lagstiftaren (jfr ovan kommentaren till 71 § under 8).

För fartyg med last sammansatt av olika sändningar får man följa likartade principer. Sålunda är det uppenbart, att där endast en sändning är förbunden med krigsrisk, t.ex. därför att den utgör krigskontraband, övriga transportkunder inte får drabbas av denna enda sändnings särställning. Den i lagen för en befraktare angivna principen gäller *med desto starkare skäl* för det fall, att flera transportkunder ingår med sändningar i samma resa. Faran avvärjs genom att

lasten lämnas kvar eller lossas, och bortfraktaren har rätt att häva avtalet med denna transportkund *men ej avtalen med övriga transportkunder.* Någon möjlighet för transportkunden med den av krigsrisk drabbade sändningen att mot ställande av säkerhet ändå få transporten utförd föreligger naturligtvis inte, därför att detta förfarande skulle drabba övriga transportkunder; krigskontraband "smittar" fri last. Lagens regel avser endast del av enstaka sändning, ej enstaka sändning i förhållande till övriga i lasten ingående sändningar.

13. *Hävningsförklaring.* Sanktionen hävning inom civilrätten förutsätter i allmänhet, att den som är hävningsberättigad utövar denna sin rätt genom att avge en hävningsförklaring. Om denna förklaring avges alltför sent, går hävningsrätten förlorad.

I 135 § av den norska SjöL sägs uttryckligen, att endera parten måste utöva sin ömsesidiga hävningsrätt inom skälig tid. För den händelse han inte gör detta, är sanktionen visserligen inte den allmänt civilrättsliga, att hävningsrätten går förlorad, men däremot ger underlåtenheten att i rätt tid avge en hävningsförklaring upphov till en skyldighet att ersätta motparten den skada som uppkommer därav. Övriga nordiska SjöL, däribland den svenska SjöL, innehåller inte någon motsvarande föreskrift. Tillgängliga rättsfall, avseende motsvarande stadganden enligt SjöL:s ursprungliga lydelse, tyder på att den norska ordningen följs, trots att vi saknar ett uttryckligt motsvarande stadgande. (*Ramberg* s. 407–412.) Den för sent utövade hävningsförklaringen medför alltså skyldighet att ersätta motparten därav orsakad skada, t.ex. kostnaderna för lossningen av det redan inlastade godset, men ej förlust av själva rätten att häva avtalet.

14. *Bestämmelsens tillämplighet på kvantumkontrakt och avtal om konsekutiva resor.* Paragrafen är direkt tillämplig på resebefraktning. Motsvarande regler i 142 § SjöL angår tidsbefraktning. Styckegodsbefraktningens motsvarande problem får lösas genom att man följer samma principer som i 135 § SjöL (ovan 12). Fråga uppkommer nu, vad som skall anses gälla för andra typer av fraktavtal, sådana som kvantumkontrakt och avtal om konsekutiva resor. Frågan har ansetts vara ytterst tveksam. (*Ramberg* s. 273–276, där tillgängliga rättsfall genomgås och befinnes ge föga ledning.) Frågan representerar ett delproblem av den grundläggande frågan, hur sådana avtalstyper skall behandlas (därom ovan kommentaren till 71 § under 15 och 16).

15. *Dispositiv och tvingande rätt.* Regleringen av den ömsesidiga hävningsrätten i *135 § SjöL är dispositiv, utom vad beträffar 2 st., som i den mån det avser tredje mans rätt anses vara tvingande.* (Se klart uttalande av lagrådet till numera 72 §, NJA II 1936 s. 301. Jfr vad som sägs rörande konossementsbestämmelser som avser tredje mans rätt i kommentaren till 160 § SjöL under 8.) Detta framgår efter 1973 års sjölagsändringar av att nämnda stadgande inte är upptaget bland dem som anges vara tvingande i 168 § SjöL jämfört med huvudregeln i 72 § SjöL om den grundläggande dispositiva karaktären hos reglerna i 5 kap. SjöL.

16. *Krigsklausuler.* Det är alltså möjligt med en avvikande avtalsmässig reglering av hithörande frågor. *Krigsklausuler ingår också normalt som en beståndsdel i använda villkor för sjöfraktavtal.*

Syftet med sådana krigsklausuler är vanligen att utöka de händelser som medför ömsesidig hävningsrätt och samtidigt, i överensstämmelse med det typiska intresseläget (ovan under 4), underlätta för transportören att komma ur redan gjorda åtaganden i tider av stigande frakter. Äldre formuleringar går ofta mycket

långt i denna riktning. Moderna rättsordningars tvångsingripanden mot ensidiga och hårda klausuler har emellertid medfört, att tvingande gränser mot sådana formuleringar dras av tillämplig nationell rätt, för Sveriges del t.ex. av generalklausulen i 36 § AvtL.

Utformningen av klausulerna har växlat. (*Ramberg* s. 67–94, 413–441.) Äldre formuleringar utgår ofta från *liberty*-modellen, dvs. utökar transportörens frihet att vid regeringsingripanden och instruktioner från krigsförsäkringsgivare (*liberty to comply*) uppfylla avtalet på annat sätt, alternativt häva det. I modernare klausuler har man avstått från att försöka genomdriva oskäliga friheter för transportören och i stället litat till att domstolarna uppehåller en rimlig balans mellan de motstridiga partsintressena i händelse av krig och liknande omständigheter. (*Ramberg* s. 84–86, *Grönfors* i Law and international trade, Festschrift Schmitthoff, 1974, s. 197, omtryckt i Transporträttsliga studier, 1975, s.233.) Innehållet blir då, att transportören förbinder sig att *use reasonable endeavours to complete the transport*, men att han, om han trots rimliga ansträngningar inte lyckas att övervinna rådande hinder, får välja mellan att (1) betrakta avtalet som fullgjort och ställa godset till lastägarens förfogande på en säker och lämplig plats enligt hans val och (2) att ändå försöka övervinna hindret och utlämna godset på den slutliga bestämmelseorten. Oavsett hur valet utfaller, förbehåller sig transportören rätten till full frakt och därutöver ersättning för de extra kostnader som uppkommer.

136 §

Varder fartyget, sedan last intagits, av fara som i 135 § sägs uppehållet i lastningshamnen eller i hamn som under resan anlöpes, skall kostnaden för uppehållet fördelas å fartyg, frakt och last såsom för gemensamt haveri stadgas. Häves avtalet, skall dock sådan fördelning ej äga rum i avseende å kostnad, som därefter uppkommer.

Litteratur: NJA II 1936 s. 477–478.

1. *Oegentligt gemensamt haveri.* Fördelningen av kostnader vid krigsfara enligt 135 § sägs här skola fördelas "såsom för gemensamt haveri", med undantag för sådana kostnader som uppkommer efter det att avtalet har hävts.

2. *Tillkomst.* Stadgandet tillkom vid 1936 års sjölagsändringar men står i överensstämmelse med vad som föreskrivits redan i den ursprungliga lydelsen av 161 § SjöL 1891.

3. *Principen.* Att tillämpa det gemensamma haveriets regler för kostnadsfördelning även i hithörande fall är en princip, som överensstämmer med tysk och kontinental sjörätt och kom till användning i vårt land i fall föranledda av det första världskriget. " 'Kostnaden för uppehållet' kom sålunda att uppfattas som avseende väsentligen, utom umgälder i uppehållshamn och dylikt, hyra och kostpenningar för befälhavare och besättning under tiden för uppehållet, men icke därutöver ersättning för egentlig tidsförlust eller för sådana kostnader som å

uppehållstiden belöpande försäkringspremier. Med sådan tolkning kan stadgandet tydligen icke anses lägga någon betydande börda å den enskilde befraktaren, ehuru det dock giver bortfraktaren ett, som det vill synas, av omständigheterna motiverat bidrag till kostnader av helt extraordinär natur." (Motiven a. st.)

4. *Förhållandet till reglerna om egentligt gemensamt haveri.* Vad 136 § stadgar hindrar inte, att de vanliga reglerna om egentligt gemensamt haveri kan vara tillämpligt på en hithörande situation. En överhängande fara för anfall av ubåtar under krig, motiverande uppsökande av nödhamn, är ett typiskt fall av gemensamt haveri, där reglerna därom blir direkt tillämpliga och inte tillämpliga över den omväg som 136 § SjöL anger. (Jfr *Jantzen*, Godsbefordring til sjøs, 2 utg. 1952, s. 333.)

5. *Dispositiv och tvingande rätt.* I den mån ett avtal i detta ämne skulle försämra tredje mans rätt är stadgandet att anse som tvingande. I övrigt är det möjligt att avtala om kostnadsfördelningen.

III. Om tidsbefraktning

Avdelningsrubriken. I sin ursprungliga version upptog SjöL 1891 inga särskilda regler om tidsbefraktning. Företeelsen var inte okänd som kommersiell avtalsform, men till verklig utveckling kom den först under 1900-talet. I avsaknad av särskild lagstiftning blev den stora frågan i praktiken, i vad mån man kunde hämta ledning från reglerna i SjöL 1891 om resebefraktning vid lösandet av tidsbefraktningens juridiska problem. (Jfr t.ex. *Jantzen*, Tidsbefraktning, 1919.)

I och med *1936 års sjölagsändringar* infogades som ett nytt avsnitt i 5 kap. följande särskilda regler om tidsbefraktning. *Avsnittet har därefter inte blivit föremål för någon bearbetning* med ett enda undantag, nämligen en justering 1964 av 150 § 2 st. i samband med införandet av nya regler om bärgarlön. Bestämmelserna är så allmänt hållna, att de kan tjänstgöra som *dispositiva regler* att tillämpas, där parternas avtal inte innehåller en lösning – något som sällan är fallet, eftersom de begagnade standardformulären brukar vara mycket utförliga och dessutom kan kompletteras genom att parterna enas om vissa individuella klausuler. Dessa båda förhållanden, *tillkomståret och den dispositiva karaktären* av hela detta avsnitt, *omtalas nu en gång för alla utan att upprepas under varje särskild paragraf.* Det har ifrågasatts (SOU 1972:51 s. 31), om de dispositiva bestämmelserna om tidsbefraktning fyller någon beaktansvärd funktion – när det gäller skeppslega saknas lagregler helt utan att detta såvitt känt vållat några svårigheter.

De valda ståndpunkterna återspeglar vanliga lösningar i standardformulären. Den mera "uttunnade" karaktären av detta avsnitt i jämförelse med avsnittet om resebefraktning kommer till synes i det ringa antalet paragrafer, vanligen ganska korta, och den totala frånvaron av underrubriker. Under förarbetena höjdes t.o.m. kritiska röster mot att de föreslagna reglerna "barberades" och uttunnades så långt som skedde. (Sjölagskommittén 1922 s. 127.) En viss parallellitet har eftersträvats mellan resebefraktnings- och tidsbefraktningsavsnittet, exempelvis så att regeln om hävningsrätt vid resebefraktning enligt 126 § SjöL motsvaras av en regel om hävningsrätt vid tidsbefraktning i 146 § SjöL.

Om tidsbefraktning gäller, liksom om fraktavtal överhuvud, att något särskilt formulär inte behövs utan att avtalet i sig är ett *konsensualavtal.* (Se ovan under avdelningsrubriken *Om resebefraktning.)* Normalt begagnas standardformulär av typen *certeparti.*

Det är uppenbart, att lagskrivarna vid reglernas avfattande var påverkade av dåtida ledande standardformulär. Denna utveckling och koncentration till ett fåtal mönsterbildande formulär har sedan fortgått. Ofta använt är *Baltime 1939* (The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-Charter, antaget av BIMCO i Köpenhamn), vilket numera förekommer i en ny Box Layout 1974. Detta formulär anses vara ganska redarvänligt. Mera neutralt är *Linertime 1968,* vilket i och för sig är baserat på *Baltime* men särskilt inriktat på infraktning av tonnage som skall användas i linjefart. Befraktarvänligt är det amerikanska formuläret *Produce* (Time-Charter, Government form, Approved by the New York Produce Exchange 1913, 1921, 1931 och 1946; telexförkortning NYPE). Oljebolagen har utarbetat sina egna tidscertepartier, exempelvis *Shelltime* och *Beepeetime,* och de har också efter hand reviderats. Särskilt Exxons certeparti *STB-time* går långt till befraktarens fördel; i detta sammanhang observeras, att t.o.m. tidsrisken för sjöresan på denna marknad ofta nog skiftas över från befraktaren till bortfraktaren. Organisationen Intertanko i Oslo har utarbetat formuläret *Intertanktime 80* (utg. och kommenterat av *Gram,* The Intertanko Charter Party Forms, 1980, s. 13–23). Ett modernt certeparti är *Reeftime 1978,* som på många punkter innehåller preciseringar och innebär en anpassning till den specialtrad som kylfarten utgör.

De tre mest normgivande standardformulären *Baltime, Linertime* och *Produce* avtrycks här i sin helhet; likaså *Reeftime,* som på flera punkter erbjuder intressanta lösningar. Åtskilliga kontraktsklausuler från dessa formulär anförs i det följande som exempel.

De vanliga standardformulären har genomgående *en klausul om skiljedom i London eller New York.* Engelsk och amerikansk rätt blir då ofta bakgrundsrätt. Skiljeklausulerna har medfört att svensk domspraxis på området är tunnsådd. Dessutom har "tvister med anknytning till tidsbefraktningsavtal mera sällan rört tolkningen av lagreglerna i ämnet" (SOU 1972:51 s. 37).

"Av åtskilliga bestämmelser i avsnittet framgår, att detsamma direkt avser blott fraktande av gods." (NJA II 1936 s. 479, jfr redan Sjölagskommittén 1922 s. 106.) Vad det här direkt gäller är alltså tidsbefraktning i syfte att transportera gods. Samma avtalsform kommer till användning även i andra syften, t.ex. för hyra av oljeriggar och bostadsplattformar i offshoreverksamhet. Sådant faller alltså utanför dessa bestämmelsers tillämpningsområde. En annan sak är, att samma principer – vanligen avspeglade i standardkontrakten – kan tillämpas analogiskt, där skäl finns härtill. Ren skeppslega (*bare boat charter*) faller också utanför, men analogier från reglerna om tidsbefraktning kan vara motiverade. (Se ovan kommentaren till 71 § under 17 och särskilt *Falkangers* utförliga monografi Leie av skib, 1969, även i AfS Bd 10.) För skeppslega finns också av BIMCO utarbetade standardavtal, nämligen *Barecon A* (för andrahandsfartyg) och *Barecon B* (för nybyggda fartyg).

Mot slutet av 1970-talet utvecklades den svenska trampfarten på grund av sjöfartspolitiska och finansiella skäl så, att den i huvudsak började bedrivas genom *charter,* särskilt *time charter* av utländska fartyg. Den svenska trampredaren

i traditionell mening förvandlades därigenom till *operatör* i den meningen, att han fortfarande åtar sig att lyfta vissa godsmängder av vissa varuägare men samtidigt uppträder som köpare av utländska trampredares tjänster. *SjöL tänker sig ett direkt förhållande bortfraktare – befraktare utan ett mellanled av en operatör.* Den nya kommersiella modellen kan ibland medföra vissa svårigheter vid tillämpningen av reglerna.

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery

The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary cargo service.

The Vessel to be delivered at the time indicated in Box 16.

2. Trade

The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17.

No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) to be shipped.

3. Owners to Provide

The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.

The Owners to provide one winchman per hatch. If further winchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified shore-winchmen.

4. Charterers to Provide

The Charterers to provide and pay for all coals, including galley coal, oil-fuel, water for boilers,

port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, Officers and Crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection).

All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

5. Bunkers

The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports.

The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers stated in Box 18.

6. Hire

The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.

Payment

Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20.

In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

7. Re-delivery

The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday,

Notice
The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

8. Cargo Space
The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

9. Master
The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise.
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.

10. Directions and Logs
The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.

11. Suspension of Hire etc.
(A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twentyfour consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.

12. Cleaning Boilers

Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.

13. Responsibility and Exemption

The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lockouts or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general.

The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.

14. Advances

The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p. a., such advances to be deducted from hire.

15. Excluded Ports

The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel

Ice

b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to

reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.

16. Loss of Vessel

Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

17. Overtime

The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.

18. Lien

The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

19. Salvage

All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

20. Sublet

The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

21. War

(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel

or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.

(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.

(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be re-delivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.

(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.

Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22.

22. Cancelling
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23, the Charterers to have the option of cancelling.
If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

23. Arbitration
Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed according to Box 24) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.

24. General Average
General Average to be settled according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.

25. Commission
The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 25 to the party mentioned in Box 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

PART II

"LINERTIME" Deep Sea Time Charter

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tons indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, as well as stores, provisions and fresh water not exceeding the number of tons indicated in Box 10 having a cubic-feet grain/bale capacity available for cargo as stated in Box 11, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 12, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 13 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons stated in Box 13 per 24 hours, now in position as stated in Box 14, and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

1. Period and Port of Delivery

The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 15 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 7 a.m. and 10 p.m., or between 7 a.m. and noon if on Saturday, at the port stated in Box 16 in such ready berth where she can safely lie

(a) always afloat*

(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*

as the Charterers may direct, she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this Charter.
(state alternative agreed in Box 16).*

Time for Delivery

The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 17.
The Owners to give the Charterers not less than the number of days' notice stated in Box 18 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.
The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position.

2. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 19, the Charterers to have the option of cancelling.
If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours (Sundays and Holidays excluded) after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

3. Trade

The Vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie

(a) always afloat*

(b) always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to be safe aground*

within the limits as stated in Box 20.
(state alternative agreed in Box 20).*

No live stock, sulphur and pitch in bulk to be shipped. Injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium

carbide, ferro silicon, naphta, motor spirit, tar, or any of their products) to be limited to the number of tons stated in Box 21 and same to be packed, loaded, stowed and discharged in accordance with the regulations of the local authorities and Board of Trade as specified in Box 21, and if any special measures have to be taken by reason of having this cargo aboard including cost of erection and dismantling magazines, etc., same to be at Charterers' expense and in Charterers' time.

Nuclear Fuel

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

4. Owners to Provide

The Owners to provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.
The Owners to provide one winchman per working hatch. In lieu of winchmen the Charterers are entitled to ask for two watchmen. If further winchmen or watchmen are required, or if the stevedores refuse or are not permitted to work with the Crew, the Charterers to provide and pay qualified men. The gangway watchman to be provided by the Owners but where compulsory to employ gangway watchmen from shore, the expenses to be for the Charterers' account.

5. Charterers to Provide

The Charterers to pay all dock, harbour, light and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery).
Whilst on hire the Charterers to provide and pay for all fuel, water for boilers, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those payable to the consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, agencies, commissions, also to arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, any other survey on cargo, meals supplied to officials and men in their service at the rate per man per meal indicated in Boxes 37 and 38, respectively, and all other charges and expenses whatsoever.

Cargo Gear

All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already on board. The Vessel is fitted with cargo handling gear as specified in Box 22.
This gear is to be kept in full working order for immediate use, the Charterers however to give sufficient notice of their intention to use heavy lift gear.

Cargo Gear Certificate

The Owners guarantee the Vessel possesses cargo gear register and certificates in compliance with requirement of International Labour Organization Convention No. 32.

Fuel Consumption in Port

The Vessel's normal fuel consumption whilst in port working all cargo gear is about the number of tons stated in Box 23 per 24 hours.

6. Bunkers

The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at

(a) current price, at the respective ports*

(b) a fixed price per ton*

(state alternative agreed in Box 24)*

The Vessel to be delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 25 in the Vessel's bunkers.
The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons stated in Box 26 in the Vessel's bunkers.

7. Hire

The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 27

(a) per 30 days*

(b) per day*,

commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.
(state alternative agreed in Box 27).*

Payment

Payment of hire to be made in cash, in the currency stated in Box 28 without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 28.
In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

Last Hire Payment

Should the Vessel be on her voyage towards port of re-delivery at time a payment of hire is due, said payment to be made for such length of time as the Owners or their Agents and the Charterers or their Agents may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage, taking into account bunkers to be taken over by the Vessel and estimated disbursements for the Owners' account before re-delivery and when the Vessel is re-delivered any difference to be refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may require.

8. Re-delivery

The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at a safe and ice-free port in the Charterers' option in the place or within the range stated in Box 29 between 7 a.m. and 10 p.m., and 7 a.m. and noon on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.
Repairs for the Charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the Owners to receive compensation at the hire agreed in this Charter. The Charterers always to be properly notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed.

Notice

The Charterers to give the Owners not less than the number of days' preliminary and the number of days' final notice as stated in Box 30 of the port of re-delivery and the date on which the Vessel is expected to be ready for re-delivery. The Charterers to keep the Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position.
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

9. Cargo Space

The whole reach and burden of the Vessel, including lawful deck-capacity to be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

10. Master

The Charterers to give the necessary sailing instructions, subject to the limits of the Charter.
The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and render customary assistance with the Vessel's Crew.
The Master and Engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the Charterers or their Agents.
If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.

11. Bills of Lading

The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form. The Bill of Lading to contain Paramount Clause incorporating Hague Rules legislation, the Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.

12. Responsibility

The Charterers shall keep and care for the cargo at loading and discharging ports, arrange for any transhipment, and deliver the cargo at destination.
The Charterers shall load, stow, trim and discharge the cargo at their expense under supervision of the Master who shall sign Bills of Lading as presented, in conformity with Mate's or tally clerk's receipts. The Charterers shall be responsible for the accuracy of all statements of fact in such Bills of Lading.
The Owners shall be liable for claims in respect of cargo arising or resulting from:
a) Failure on their part properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board.
b) Unreasonable deviation from the voyage described in the Bills of Lading unless such deviation is ordered or approved by the Charterers.
c) Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo not affecting the trim or stability of the Vessel on sailing shall be the Charterers' liability.
Except as aforesaid the Charterers shall be liable for all cargo claims.

If the cargo is the property of the Charterers, the Owners shall have the same responsibility as they would have had under this Clause had the cargo been the property of a third party and carried under a Bill of Lading incorporating the Hague Rules.
The Charterers shall be liable for Customs or other fines or penalties, whether or not lawfully levied or imposed, relating to the cargo or other property or persons carried with Charterers' approval or to the acts or omissions of the owners of the cargo.
Claims for death and personal injury shall be borne by the Owners unless caused by the act, neglect or default of the Charterers, their servants or agents including stevedores and all others for whom Charterers are responsible under this Charter.
If for any reason the Owners or the Charterers are obliged to pay any claims, Customs or other fines or penalties, for which the other party has assumed liability as above, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expenses arising or resulting from such claims. However, the Owners' indemnity to the Charterers under this clause shall be restricted in that amount to which the Owners' liability would have been limited had they been sued directly.

13. Exceptions

As between the Charterers and the Owners, the responsibility for any loss, damage, delay or failure in performance of this Charter, not dealt with in Clause 12, to be subject to the following mutual exceptions:
Act of God, act of war, civil commotions, strikes, lock-outs, restraint of princes and rulers, quarantine restrictions.
Further, such responsibility upon the Owners to be subject to the following exceptions:
Any act or neglect by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.
The above provisions in no way to affect the provisions as to suspension of hire in this Charter.

14. Suspension of Hire, etc.

(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of consecutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required.
Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.

Winch Breakdown

In the event of a breakdown of a winch or winches, not caused by carelessness of shore labourers, the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the number of winches required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the winches, but in such cases the Charterers to pay full hire.
Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

Detention for Charterers' Account

(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.

Dry-docking

Owners to give the Charterers at least four weeks notice of their intention of dry-docking the ship for bottom painting and normal maintenance work and actual time and place for such dry-docking to be mutually agreed.

15. Cleaning Boilers, etc.

Cleaning of boilers or opening of pistons whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for such work at an interval of not less than three months for this purpose. Should the Vessel be detained beyond the number of hours stated in Box 32 hire to cease until again ready. The Owners or the Master to give the Charterers reasonable notice of their intention to clean boilers or open pistons.

16. Advances

The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only one per cent. commission, such advances to be deducted from hire, unless other agreement is made according to Box 33.

17. Excluded Ports

The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:
a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;

Ice

b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice, nor to follow ice-breakers when inwards bound. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.
Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.

18. Loss of Vessel

Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

19. Overtime

The Vessel to work day and night if required. The Charterers to pay Owners a lumpsum per 30 days as indicated in Box 34 or pro rata for any overtime to Officers and Crew, unless other agreement is made according to Box 34.

20. Lien

The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.
The Charterers will not suffer, nor permit to be continued any lien or encumbrance incurred by them or their Agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.

21. Salvage

All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

22. Sublet

The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

23. War

(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.
(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks,
1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and
2) notwithstanding the terms of Clause 14 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.
(C)In the event of the wages and/or war bonus of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance and/or war risk insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in Section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.
(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(E) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or
in the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not)
either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 8, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarred under this clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 7 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.
(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.
Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 35.

24. General Average

General Average to be settled in the place stated in Box 36 according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.

25. Fumigation

Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account.

26. Funnel Mark

The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be re-delivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and time to count. The Charterers also to have the option of flying their house flag during the currency of this Charter.

27. Supercargo

The Charterers to have the option of placing a Supercargo on board, they paying the price stated in Box 37 per day for lodging and victualling at the Master's table.

28. Meals

The Owners to victual pilots and Customs officers and also, when authorised by Charterers or their Agents, to victual tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests, etc., the Charterers paying the price stated in Box 38 per man per meal, for all such victualling.

29. Light

The Owners to supply light on deck and in holds, as on board at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for the Charterers' account.

30. Stevedoring Damage

The Owners to instruct the Master to report in writing to the Supercargo, if on board, and to the Charterers and/or their Agents at the port involved, about any stevedoring damage caused to the Vessel. Such reports to be made immediately after the damage is done unless the damage could not be detected at once in spite of close supervision of the stevedoring.

31. Ballast

If any ballast is required, all expenses for same, including time used in loading and discharging, to be for the Owners' account.

32. Arbitration

Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.

If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place.

If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.

33. Commission

The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 39 to the party mentioned in Box 39 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.

Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913—Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946

This Charter Party, made and concluded in.....day of.....19.....

Between.....

Owners of the good..... { Steamship / Motorship } .....of.....

of.....tons gross register, and.....tons net register, having engines of.....indicated horse power and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed.....

at.....of about.....cubic feet bale capacity, and about.....tons of 2240 lbs. deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity, allowing a minimum of fifty tons) on a draft of.....feet.....inches on.....Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about.....tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about.....knots on a consumption of about.....tons of best Welsh coal—best grade fuel oil—best grade Diesel oil, now.....

.....and.....Charterers of the City of.....

Witnesseth, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for about.....

.....within below mentioned trading limits.

Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for the fulfillment of this Charter Party.

Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at.....

.....

in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No. 6), as the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No. 5. Vessel on her delivery to be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchandise, including petroleum or its products, in proper containers, excluding.....

(vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk, all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or

Mexico, and/or South America.....and/or Europe and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between October 31st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,

.....

.....

.....

as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:

1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.

2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions, Consular Charges (except those pertaining to the Crew), and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into a port for causes for which vessel is responsible, then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.

Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards for dunnage, they making good any damage thereto.

3. That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than.....tons and not more than .....tons and to be re-delivered with not less than.....tons and not more than.....tons.

4. That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of.....United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on.....summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at.....unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than.....days notice of vessels expected date of re-delivery, and probable port.

5. Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi-monthly in advance, and for the last half month or part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.

Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject to 2½% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely lie aground.

Produce

7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers paying Owners.....per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are incurred in the consequence of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.

8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.

9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.

10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table, Charterers paying at the rate of $1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.

11. That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Charterers, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the consumption of fuel.

12. That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.

13. That the Charterers shall have the option of continuing this charter for a further period of.....

.....

on giving written notice thereof to the Owners or their Agents.....days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.

14. That if required by Charterers, time not to commence before.....and should vessel not have given written notice of readiness on or before.....but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

15. That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.

16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas, Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.

18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Average contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.

19. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of York-Antwerp Rules 1974, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in United States money.

In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or ships belonged to strangers.

Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.

20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the cost of replacing same, to be allowed by Owners.

21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.

.....

.....

22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterers' account. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The Charterers to have the use of any gear on board the vessel.

23. Vessel to work night and day, if required by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging; steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen, deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned thereby.

24. It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels, etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:

U. S. A. Clause Paramount

This bill of lading shall have effect subject to the provisons of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

Both-to-Blame Collision Clause

If the ship comes into collison with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the port or to get out after having completed loading or discharging.

26. Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

27. A commission of 2½ per cent is payable by the Vessel and Owners to

.....

on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.

28. An address commission of 2½ per cent payable to.....on the hire earned and paid under this Charter.

By cable authority from

The original Charter Party in our possession.

As.....For Owners

BROKERS.

Printed and sold
by Fr. G. Knudtzon Ltd., 55, Toldbodgade, Copenhagen

Anmärkning. När denna bok förelåg i ombrutet korrektur presenterades en ny version av detta formulär, innefattande vissa förändringar med hänsyn till både uppställning och innehåll.

REEFTIME 78

REEFER UNIFORM CHARTER PARTY (Box Layout 1978)

It is agreed between the party mentioned in Box 2 as Owners of the Vessel named in Box 1, now in position as stated in Box 6, and the party mentioned as Charterers in Box 3 as follows:

A. PERIOD, DELIVERY AND REDELIVERY

1. Period and place of delivery

The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel for the period stated in Box 4 from the time the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers at the place or range stated in Box 7.

2. Vessel's condition at delivery

On delivery the Vessel shall in accordance with the terms and conditions of this Charter Agreement, be ready to receive cargo, seaworthy and in every way fitted for service, with refrigerated holds cleaned and swept and fully prepared for the proper carriage of cargoes within the limits of the Charter Agreement, with gratings complete throughout and with a Master and a full and proper complement of Officers and Crew.
Acceptance of delivery of the Vessel shall not constitute a waiver of the Charterers' rights under this Charter.

3. Time for delivery

The Vessel to be delivered at any time, day or night, weekdays or holidays, not before the date stated in Box 8. The Owners to give the Charterers not less than the period of notice stated in Box 11 of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery. The Owners to keep Charterers closely advised of possible changes in Vessel's position and expected date of delivery.

4. Cancelling

If it is apparent that despite the exercise of due diligence by Owners, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date as stated in Box 9, and provided Owners are able to state with resonable certainty the date on which the Vessel will be so ready, they may at the earliest 7 days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery require Charterers to declare whether or not they will cancel this Charter Agreement. Should Charterers elect not to cancel or should they fail to reply within 7 days or by the cancelling date, whichever shall occur first, then the 7th day after the expected date of readiness for delivery as notified by Owners shall replace the cancelling date. Should the Vessel be further delayed, Owners shall be entitled to require further declarations from Charterers in accordance with this clause.

5. Redelivery

The Vessel to be redelivered at any time, day or night, weekdays or holidays, on the expiration of the Charter at the place or range stated in Box 10. The Charterers to give Owners notices of redelivery as stated in Box 12. The Charterers to keep Owners closely advised of possible changes in the Vessel's position and expected date of redelivery.

6. Late redelivery

Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period is exceeded, the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage provided it could reasonably have been calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter (see further clause 19).

7. Vessel's condition on redelivery

On redelivery Vessel's holds to be properly swept and cleaned (Charterers' liability for damages on the Vessel is dealt with in Sec. F.).

8. Surveys

A joint survey at delivery to be arranged by Owners and effected in their time. A joint survey on redelivery to be arranged by Charterers and effected in their time. Costs for both surveys to be shared equally.

9. Fuel

The Vessel to be delivered with not less than the quantity of fuel specified in Box 19. The Vessel to be redelivered with about the same quantity of fuel onboard as at delivery unless otherwise agreed in Box 20.
The Charterers at port or place of delivery and the Owners at the port or place of redelivery to take over and pay for all fuel remaining in the Vessel's bunkers at (unless otherwise agreed in Box 21) the current price at the respective ports.

B. THE VESSEL

10. Description

On delivery Vessel shall in all respect conform to the description contained in Part I and II and any additional clauses of this Charter Agreement and throughout the charter period shall be maintained by the Owners in a like state and in accordance with GA-plans or similar handed over to Charterers.
In determining the average speed stated in Box 29, periods in excess of force 5 Beaufort scale shall be disregarded.

11. Maintenance, repairing and manning

It is a condition of the Charter Agreement that throughout the Charter Period the Owners will maintain the Vessel (including bottom cleaning) as a first-class reefer in a thoroughly efficient state in hull, machinery, refrigerating plant, cargo holds and cargo gear.
The Owners will ensure that the Vessel is at all times manned with an experienced Master, Officers and Crew, fully qualified for trading and handling the Vessel and cargo within the limits of the Charter Agreement.

12. Maintenance and repair of gratings

The Owners shall maintain the gratings in good condition, well fitting and sound. The gratings to be thoroughly inspected upon completion of discharge and damage, if any, to be properly repaired before next loading.
Charterers or their representatives have the right to inspect the condition of the gratings at all times.
The Vessel shall keep a sufficient stock of spare gratings and material onboard.
If the gratings are not permanently fixed the grating pieces are to be marked to enable identification when they are replaced.

13. Drydocking

Owners to keep Charterers closely informed about their long-range drydocking programme. Actual time and place for drydocking and other planned repairs and maintenance to be mutually agreed. All extra costs, including but not limited to extra costs for fuel and bunkering, in connection with drydocking or repairing to be borne by Owners.

14. Compliance with requirements of the trade

Owners to ensure both that the Vessel is provided with such technical equipment and certificates, and that the terms and conditions on which the Master, Officers and Crew are engaged are such, as are necessary to avoid any delay or hindrance with respect to the use of the Vessel within the trading limits.

15. Trade

The Vessel to be employed in lawful trades, within the limits stated in Box 5, between good and safe ports or places where she can lie always afloat or safely aground where it is customary for vessels of similar size and draught to lie safely aground.

16. Excluded Ports

The Vessel not to be ordered to nor bound to enter:

a. Any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel;

Ice

b. Any icebound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has the liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Detention through any of above causes to be for the Charterers' account.

17. Cargo

The Vessel to be employed for carriage of cooled and frozen cargo as well as other cargo not likely to be injurious to the Vessel. Dangerous goods to be carried in accordance with the IMDG-code.

D. HIRE, PAYMENT AND OFF-HIRE

18. Hire

The Charterers shall pay for the use and hire of the Vessel as per Box 13 from the date and hour of her delivery and at the same rate for any period of 30 days, or pro rata, hire to continue until the day and hour for redelivery to the Owners (unless lost). Hire to include overtime unless otherwise stipulated in Box 15.

19. Hire for overlap period

In the event of late redelivery as provided for in Clause 6, Charterers to pay, for the overlap period, the market rate if higher than the rate stipulated in this Charter Agreement.

20. Payment

Payment of hire to be made in cash in the currency stated every 30 days in advance and in the manner described in Box 14.

21. Last hire payment

Should redelivery of the Vessel be expected within the next 30 day period and payment of hire be due for such period, said payment to be for such length of time as the Owners and the Charterers may agree upon as estimated time necessary to complete the voyage.

22. Right to set off

Upon payment of each instalment of hire, the Charterers shall have the right to set off Owners' disbursement and any other sums due to them under the Charter Agreement. Charterers right to set off includes but is not limited to estimated amount for planned off-hire and, in addition, prior to redelivery of the Vessel, estimated disbursements for the Owners' account and estimated amount due from Owners in accordance with clause 9.

23. Default in payment

Owners to have a duty to notify Charterers when any hire payment has not been received in accordance with the Charter Agreement. In event of payment being more than 7 days overdue, after such notification, the Owners have the right either immediately to withdraw the Vessel from the service of the Charterers, or, if the Vessel is on a cargo voyage, to withdraw her on completion of the current voyage without any intervention by any court or without any formality whatsoever and without prejudice to any claim which the Owners may have against the Charterers under the Charter. Unless notice of withdrawal or intended withdrawal at the end of the voyage is given within 15 days after default in payment the Owners shall be deemed to have waived their right of withdrawal and their right to claim compensation.

24. Loss of Vessel

Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the time when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained hire to be paid upto the date and hour the Vessel was last reported. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.

25. Laying up

The Charterers shall have the option of laying up the Vessel, in which case hire shall continue but they shall be given credit for any saving which the Owners may make during such period of lay-up through reduction in expenses, less any extra expenses to which the Owners are put as a result of such lay-up. The Owners shall use their best efforts and take proper steps to reduce costs.

26. Advances

Should the Master require funds for customary disbursements at any port, Charterers or their agents to advance the same provided any hire under the Charter remains unpaid and subject to a commission of 2,5 % on the amount paid out whether returned or not. Such advances and commission due thereon shall be deducted from the hire.

27. Lien

The Owners shall have a lien upon all subfreights for any amounts due under this Charter Agreement and the Charterers to have a lien on the Vessel for all money paid in advance and not earned.

28. Commission

The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 16 to the party mentioned in the same Box on any hire paid under the Charter.

29. Suspension of Hire

In the event of

drydocking or other measures necessary to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike or refusal to work of Master, Officers or Crew, detention or interference with the Vessel by authorities or organizations resulting from contravention of any law or regulation or any act of the Owners, their servants or agents, arrest of the Vessel, boycott or blacklisting or any threat of boycott or blacklisting of the Vessel on account of her flag, technical equipment, lack of certificates or the terms of which the Master, Officers or Crew are engaged, breakdown (partial or total) of machinery, refrigerating plant or cargo gear, fire, collision, grounding, stranding or damage to hull or other accident, deviation (unless ordered by Charterers) or any other interference attributable to the Owners

either hindering or preventing the working or the readiness of the Vessel, no hire to be paid in respect of any time actually lost thereby (including time during which the Vessel is waiting for orders or otherwise idle).

Notwithstanding the above no deduction shall be made from hire for the first 24 hours in each 4 month period (or pro rata for shorter periods) during which the Vessel is off-hire in accordance with this clause. Fuel consumed during periods covered by this clause to be paid by Owners.

30. Breakdown of cargogear

In the event of insufficient power to operate cargogear or a breakdown of cargogear, not caused by carelessness of Charterers' servants, the Owners to pay for stevedores' waitingtime and the time lost to be calculated pro rata for the period of such inefficiency in relation to the gear required for work. If the Charterers elect to continue work, the Owners are to pay for shore appliances in lieu of the Vessel's gear, but in such cases the Charterers to pay full hire.

31. Transfer of cargo

Should anything mentioned in clause 29 and 30 hinder or prevent the proper care and carriage of the cargo, the Charterers may arrange to transfer such cargo and in order to do so may order the ship into any port, all at their absolute discretion and at Owners' expense. They shall inform Owners as soon as practicable if they exercise any powers under this provision and shall be bound at Owners' request to take any steps necessary to preserve Owners' lien after transfer.

E. COSTS, DUTIES AND RIGHTS

32. Charterers to provide

Whilst on hire the Charterers to order and pay for fuel (not less than is required to cover expected consumption to next port of call) to pay for port charges, pilotage (where customary), canal steersman, boatage (unless ordered for Vessel's Crew), lights, tug assistance, consular charges (except those payable to the Consulates of the country of the Vessel's flag) canal, dock and other dues and charges, including any foreign, general, municipality or state taxes, agencies (unless attributable to maintenance and manning of the Vessel or otherwise for the benefit solely of the Vessel, Master, Crew or the Owners), also to arrange and pay for loading, stowing, and dunnage and shifting boards (except for any already onboard), unloading, weighing/tallying if compulsory or if ordered by Charterers.

33. Special Gear

Any special gear, including special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account unless already onboard.

34. Sublet

The Charterers to have the option of subletting the Vessel, but original Charterers always remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

35. Funnel Mark

The Charterers to have the option of painting the Vessel's funnel in their own colours, but the Vessel to be redelivered with the Owners' colours. Painting and repainting to be for the Charterers' account and in their time. The Charterers also have the option of flying their house flag during the currency of this Charter.

36. Owners to provide

The Owners to provide and pay for the maintenance of and repairs to the Vessel, for all provisions, wages, for insurance of the Vessel, for all cabin, deck and engine room and other necessary spare parts and stores (including cleaning material, cooling medium, lubricating oil and water for the boilers), loading certificates and garbage dues (unless compulsory or emanating from the cargo).
The Owners also to provide runners, blocks and winches or cranes and mooring gear and facilities. All such gear and equipment to be kept in full working condition for immediate use.

37. Gangway Watchman

The Gangway Watchman to be provided by Owners but where compulsory to employ Gangway Watchman from shore, the expenses to be for the Charterers' account.

38. Light

The Owners to supply light on deck and in holds, as onboard, at all times, free of expense to the Charterers, unless electrical clusters from shore are compulsory, in which case same to be for Charterers' account.

39. Ballast

If any solid or fluid ballast is required, all expenses for same including time used in loading and discharging, to be for Owners' account.

40. Day and night working

Vessel to work day and night if required by Charterers, and all cargo gear to be at Charterers' disposal during loading and discharging, and Vessel to provide men to work day and night if required.

41. Fumigation

Expenses in connection with fumigations and/or quarantine ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter to be for the Charterers' account. Expenses in connection with all other fumigations and/or quarantine to be for the Owners' account.

42. Meals, telegrams etc.

Owners to be paid the lumpsum per month stated in Box 17 for meals and entertainments for pilots, clearance and custom officers, tally clerks, stevedores' foremen, Charterers' guests etc and telegrams.

43. Master

The Master shall supervise the loading and the discharging and both prosecute his voyages, and ensure that loading and discharging are carried out with the utmost despatch and care, shall render all customary assistance with the Vessel's Crew, tackle and boats as if the Vessel were trading for Owners' own account. Master shall be under the orders and directions of the Charterers as regards Vessel's speed, employment, agency and other arrangements necessary for the Charterers' use of the Vessel.
If the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the Master or any of the Officers or Crew, the Owners on receiving particulars of their complaint, promptly to investigate the matter and if necessary and practicable, to make a change in the appointment.

44. Instructions and Logs

The Master shall be furnished by the Charterers from time to time with all required instructions and sailing directions. The Master shall keep full and correct logs, including refrigeration logs (as normal in a vessel of her type) as required by the Charterers, all of which shall be available to the Charterers or to their agents or nominees on demand, and he shall furnish Charterers, their agents, nominees or supercargo when required, a true daily copy of any log in the manner prescribed by Charterers.

45. Supercargo

The Charterers shall have permission to appoint a supercargo who shall accompany the Vessel. He is to be furnished with first-class accommodation and same fare as provided for Master's table without any cost for Charterers.

46. Cargo Space

The whole reach and burden of the Vessel's holds, deck and usual places of loading and passengers accommodation (number of berths and price per day stated in Box 18), shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers and Crew.

47. Bills of Lading

The Charterers to have the option of using their own regular Bill of Lading form which shall contain a Paramount Clause. Bills of Lading to be signed by the Master on his own behalf or by Charterers' servants or agents "for the Master" in accordance with the Master's authority.

F. RESPONSIBILITIES AND EXEMPTIONS

48. Cargo claims

As between Charterers and Owners responsibility for cargo claims shall be apportioned as follows:

I The Owners to be responsible for claims in respect of cargo arising from

a. Unseaworthiness of the Vessel,

b. Failure to properly and carefully supervise loading and discharging of the cargo, to properly carry, keep and care for the cargo and to properly deliver the cargo,

c. Failure to properly carry out the instructions of Charterers or their agents, the Shippers, Cargo-Owners or Sub-Charterers with respect to stowage, ventilation, carrying temperatures,

d. Breakdown of refrigerating machinery, or failure to maintain carrying temperatures,

e. Unreasonable deviation from the contract voyage unless authorized by the Charterers.

II The responsibilty for shortage including slackage and pilferage, to be split between Charterers and Owners on 50/50 basis.

III The Charterers to be responsible for all other claims in respect of cargo.

IV Subject always to the aforesaid it is agreed that Charterers shall have the option of handling all claims against the Vessel for loss of or damage to the cargo, and that if the option is exercised by the Charterers this shall be done as agents of the Owners and Charterers are to be held harmless by the Owners.

49. Orders, directions and information

The Owners shall be liable for costs and other consequences arising out of (a) their Master's Officers' or Crew's failure to comply with Charterers' lawful orders or directions and (b) Master negligently giving incorrect information to Charterers or their servants or nominees.

50. Other responsibility

Except for matters covered elsewhere in this Charter Agreement neither party shall be responsible to the other for any loss, damage, delay or failure in performance of the Charter, unless resulting from the fault or neglect of one of them or of their servants. The burden of proof shall be on the party making such claim.
Notwithstanding the above, Charterers in any event not to be held responsible for damage to the Vessel attributable to fair wear and tear.

51. Notice of damage to the Vessel

Charterers shall not be responsible for damage to the Vessel unless:

a. the Master advises Charterers immediately when ascertained by telegram of any damage sustained by the vessel for which they are liable,

and also

b. notifies in writing the parties who have caused the damage and endeavours to obtain their admission of liability.

52. Reimbursement

If for any reason the Charterers or the Owners are obliged to pay any claims for which the other party has assumed liability under the Charter Agreement, that other party hereby agrees to indemnify the Owners or Charterers as the case may be against all loss, damage or expense arising or resulting from such claims.

53. Effect on Suspension of Hire Clause

The provisions under Section F. shall in no way effect the provisions as to suspension of hire in this Charter Agreement.

G. ADDITIONAL CLAUSES

54. Salvage

All salvage and assistance to other vessels to be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the Charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

55. General Average

General Average to be settled according to York/Antwerp Rules 1974. Hire not to contribute to General Average.

56. War

(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of Clause 29 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master. Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed such risks.

(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.

(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right give any such orders or directions.

(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the vessel to be re-delivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near, open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.

(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.

Section (C) is optional and should be considered deleted unless otherwise agreed.

57. Arbitration

Any dispute arising under the Charter Agreement to be referred to arbitration in London (English law to apply), one Arbitrator to be nominated

by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrator shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.

If either of the appointed Arbitrators refuses to act, or is incapable of acting, or dies, the party who appointed him may appoint a new Arbitrator in his place.

If one party fails to appoint an Arbitrator, either originally, or by way of substitution as aforesaid, for seven clear days after the other party, having appointed his Arbitrator, has served the party making default with notice to make the appointment, the party who has appointed an Arbitrator may appoint that Arbitrator to act as sole Arbitrator in the reference and his award shall be binding on both parties as if he had been appointed by consent.

137 §

Vid tidsbefraktning åligge det bortfraktaren att under den tid fartyget skall stå till befraktarens förfogande utföra de resor befraktaren i överensstämmelse med avtalet påkallar.

Litteratur: NJA II 1936 s. 479–480; *Falkanger,* Konsekutive reiser (1965, även i AfS Bd 8) och Leie av skib (1969, även i AfS Bd 10); *Gram,* Fraktavtaler og deres tolkning (4 utg. 1977) s. 168–213; *Healy,* The New York Produce Exchange Time Charter (1975); *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs (2 utg. 1952) s. 336-430; *Michelet* i AfS Bd 1 s. 177–198 och 523–559, 2 s. 188–190 och 578–589, 4 s. 403–436, 11 s. 590–652 och 14 s. 257–320; *Poor,* Charter parties and ocean bills of lading (5 ed. 1968) s. 3–56; *J. Sundberg,* Om ansvaret för fel i lejt gods (1966); *Wilford, Coghlin & Healy,* Time charters (1978).

1. *Bortfraktarens huvudförpliktelse.* Som en utgångspunkt för de följande bestämmelserna anges här bortfraktarens huvudförpliktelse som en plikt att under viss tid utföra de resor, som befraktaren i överensstämmelse med avtalet påkallar. Beskrivningen är vag och skulle i och för sig kunna användas även på kvantumkontrakt eller konsekutiva resor (se om dessa avtalsformer ovan kommentaren till 71 § under 15 och 16). Men till skillnad från vad fallet är med sistnämnda båda avtalstyper innebär tidsbefraktningen, att fartyget ställs till befraktarens "kommersiella disposition" så, att befraktaren övertar "operationen" av fartyget.

2. *Farliga resor undantagna.* Av stadgandet i 142 § SjöL framgår, att bortfraktarens huvudförpliktelse har vissa inskränkningar bl.a. med hänsyn till faror av visst slag, beroende på lastens karaktär, tradens geografiska utsträckning och särskilda risker. Certepartiet brukar också innehålla vissa *trading limits.* Härom hänvisas till kommentaren till 142 §.

3. *Även stillaliggande fartyg omfattas.* "Det torde icke behöva framhållas, att ett avtal icke faller utanför tidsbefraktningen redan på den grund, att tidsbefraktaren låter fartyget viss tid ligga stilla eller använder detsamma blott för en resa." (NJA II 1936 s. 479.) Detta hänger samman med att befraktaren vid tidsbefraktning normalt bär den kommersiella risken i samband med fartyget. Stillaliggande fartyg kan komma *off-hire,* en situation som behandlas i kommentaren till 144 §.

4. *Tidsbefraktningens gräns mot skeppslega.* Redan av det förhållandet, att bestämmelserna i detta avsnitt inriktas på sådan tidsbefraktning som åsyftar transport av gods ("att tidsbefraktningen är att anse som ett visserligen egenartat men dock verkligt fraktavtal", som motiven uttrycker sig, a.st., se vidare under *Avdelningsrubriken* till detta avsnitt) framgår, att man har menat att skilja ut sådana avtal i förhållande till ren skeppslega. Så alldeles klar är inte denna princip, eftersom även skeppslega ytterst syftar till att täcka ett transportbehov. "En omständighet, som bland andra skiljer tidsbefraktningen från skeppslegan, är härvid den skyldighet att bemanna fartyget, som åligger den vilken tidsbortfraktar fartyget." (Motiven a. st.) Men även vid skeppslega förekommer, att uthyraren (dvs. fartygsägarens motpart) förbehåller sig att utse kapten och därutöver ibland maskinchefen eller någon liknande nyckelperson. Ett oavvisligt krav för att skeppslega skall föreligga tycks samtidigt vara, att befraktaren har den fulla nautiska kontrollen. (Jfr *Sandström,* Befälhavareavtal och sjöpanträtt, 1969, s.

329–331 med hänvisn. Hithörande frågor berörs i kommentaren till 71 § under 17.) Men skeppslegan kan också utformas så, att den får större likhet med finansiell leasing än med "traditionella" hyresavtal beträffande lös egendom – alla skyldigheter utom tillhandahållandet av fartyget läggs på befraktaren. (Jfr dock *J. Sundberg*, bl.a. s. 238.)

5. *Tidsbefraktningens gräns mot resebefraktning.* I motiven till 1936 års sjölagsändringar betonades förekomsten av mellanformer och avvisades möjligheten att dra gränsen med ledning av kriteriet att frakten beräknas efter tid eller efter resa. Dessa motivuttalanden är numera inaktuella dels genom utvecklingen i svensk praxis, dels och framför allt genom att just sättet för fraktens beräknande genom 1973 års lagändring av 71 § upphöjdes till avgörande kriterium för gränsdragningen. Se närmare härom kommentaren till 71 § under 8.

6. *Den normala funktionsfördelningen mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren.* Bestämmelsen ger uttryck för den vanliga funktionsfördelningen vid tidsbefraktning, att befraktaren har den kommersiella kontrollen över fartyget medan bortfraktaren behåller den nautiska kontrollen. Att befraktaren har den kommersiella kontrollen innebär bl.a., att han är skyldig att betala tidshyran, även om fartyget inte skulle få sysselsättning. Men annat kan avtalas. Att bortfraktaren har den nautiska kontrollen innebär bl.a., att han har rätt att utse befälhavare och besättning. Men även här kan annat avtalas. Det förekommer att befraktaren förbehåller sig att utse kaptenen och kanske någon eller några nyckelpersoner ombord därutöver, i varje fall har en rätt enligt avtalet att byta ut en olämplig befälhavare. Vidare är det vanligt, att man av olika skäl (t.ex. möjligheter att få tillgång till last enligt sjöfartspolitiska fördelningsregler) klär en resebefraktning i tidsbefraktningens form, något som brukar benämnas *timechartered voyage* eller *timechartered trip*. Detta kan ge upphov till svårigheter, där parterna inte helt anpassar avtalet på lämpligt sätt.

7. *Inskränkningar i befraktarens kommersiella rådighet över fartyget.* Stadgandet saknar en uttrycklig föreskrift om inskränkningar i befraktarens kommersiella rådighet över fartyget. Lagskrivarna har i stället överlämnat åt parterna att fixera ramen för avtalet. Av 142 § SjöL framgår emellertid, att farliga resor i viss mening är undantagna (ovan under 2), jfr den ömsesidiga hävningsrätten vid resebefraktning enligt 135 § SjöL.

Även om inte något särskilt har angivits i avtalet, kan vissa inskränkningar framstå som mer eller mindre självklara. Avtalet måste ges "en med hänsyn till förutsättningarna vid dess slutande rimlig tolkning", heter det i förarbetena. (NJA II 1936 s. 485.) 1919 års preliminära norska utkast innehöll mera preciserade inskränkningar och talade om att befraktaren endast fick sända fartyget i lovlig fart och till säkra hamnar där det kunde ligga utan grundkänning. Vidare fick befraktaren inte sända fartyget till någon plats, dit manskapet hade laglig rätt att vägra medfölja och likaså hade befraktaren inte någon rätt att sända fartyget inom blockerat eller minspärrat område eller på någon resa, som utsatte det för konfiskation eller sänkning av krigförande makt. Den slutligen valda mera allmänna formuleringen avsåg inte att ta avstånd från dessa principer men sammanhängde med att undantag kunde tänkas följa av omständigheterna kring avtalets ingående, t.ex. en skyldighet att anlöpa en enligt den norska texten "osäker" hamn. Till jämförelse kan åberopas situationen i avgörandet *Freikoll* ND 1935 s. 209 Oslo Byrett, där redaren ansågs ha bort sörja för att anställnings-

avtalen med sjömännen hade utformats så, att man inte behövt riskera att manskapet kunde kräva avmönstring förrän i den "osäkra" destinationshamnen.

8. *Kostnadsfördelningen mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren.* SjöL uppvisar i detta avseende ett enkelt mönster: bortfraktaren bär fasta kostnader av typen kapitalkostnader och försäkringskostnader; befraktaren bär rörliga kostnader av typen lastnings- och lossningskostnader, hamnumgälder och bunkers. (Se redan SOU 1930: 11 s. 54.) Detta framgår av 138 och 139 §§, som kompletteras av en in dubio-regel till bortfraktarens förmån i 140 §. En särregel om gemensamt haveri finns i 150 § liksom en regel om fördelning av bärgarlön. Det är ett fåtal kostnadsslag som nämns. Inom branschen brukar man skilja mellan dagskostnader och resekostnader, något som närmare utvecklas i *Gorton, Lindh & Sandevärn,* Sjöfartsekonomi (1979).

Jämfört med SjöL innehåller de flesta tidscertepartier en betydligt mera omfattande reglering. Nytillkomna kostnader och förskjutningar i kostnadsbilden har medfört vissa förändringar och framför allt krav på preciseringar i det individuella avtalet mellan redare och befraktare.

Produce inleder med två utförliga bestämmelser om kostnadsfördelning, kl. 1–2, och kl. 8–12 har ytterligare intresse i detta sammanhang.

Det modernare *Linertime* är delvis mer klargörande när det gäller ansvars- och kostnadsfördelningen mellan parterna, se kl. 4 (*Owners to Provide*), 5 (*Charterers to Provide*), 10, 12, 13, 25–29 och 31. Här kan även hänvisas till *Baltime* kl. 9, 10, 13 och 14. Utöver den tryckta texten händer det, att parterna i det särskilda fallet har tillfogat mer eller mindre långtgående kompletterande bestämmelser om kostnadsfördelningen.

9. *Befraktarens rätt att bortfrakta fartyget.* Den i 75 § SjöL stadgade rätten för befraktaren att överlåta sina rättigheter enligt fraktavtalet, gäller för alla fraktavtal gemensamt och därmed också för tidsbefraktning. (Se närmare kommentaren ovan till 75 §.) En klausul av motsvarande innehåll finns oftast i standardavtalen, se t.ex. *Baltime* kl. 20.

138 §

Bortfraktaren skall hålla fartyget så bemannat, provianterat och utrustat och i övrigt i sådant skick som kräves för vanlig fraktfart. Han är dock icke pliktig att sörja för bränsle till fartygets maskineri eller för vatten till fartygets pannor.

Litteratur: NJA II 1936 s. 480; *Wilford, Coughlin & Healy*, Time charters (1978) s. 21–41; se vidare ovan under 76 och 137 §§.

1. *Bortfraktarens sjövärdighetsförpliktelse.* Genom denna bestämmelse anpassas kravet på sjövärdighet till tidsbefraktningsavtalens särskilda situation. Fartyget skall inte bara "levereras" i sjövärdigt skick och i överensstämmelse med avtalet utan det skall också hållas i sådant skick under avtalsperioden. Förpliktelsen är sanktionerad genom föreskriften om *off-hire* i 144 § SjöL.

2. *Den grundläggande sjövärdighetsbestämmelsen i 76 § gäller även tidsbefraktning.* Detta förhållande framgår redan av paragrafens placering i kapitlets inledande avsnitt

(jfr kommentaren till 76 § under 3). Dess tvingande verkan inskränker sig däremot till transportavtalens område (a. st. under 9). Mellan parterna i befraktningsavtal kan däremot avtalas modifikationer av sjövärdighetsförpliktelsen. I 138 § SjöL anges den grundläggande anpassning till tidsbefraktningssituationen, som gäller i egenskap av dispositiv regel, utan att parterna har särskilt bestämt något därom.

3. *Begränsning av utrustningsstandarden till vanlig fraktfart.* "Att märka är sålunda till en början den modifikation eller förklaring, som ligger däri, att ifrågavarande förpliktelse enligt §:n refererar sig till 'vanlig fraktfart'. Föreligger ej särskilt avtal, är alltså bortfraktaren ej pliktig bekosta särskilda inrättningar, som krävas blott för visst slags last, t. ex. slingerskott vid transport av lös spannmål eller särskilda anordningar för lasten i kreaturs- och fruktfart. Skulle kraven vid vanlig fraktfart ställa sig olika i olika farter, måste bortfraktaren naturligen uppfylla sin förpliktelse härutinnan alltefter den fart, i vilken fartyget i enlighet med tidsbefraktningsavtalet användes." (Motiven a. st.)

Denna begränsning av utrustningsstandarden *(in every way fitted for ordinary cargo service)* är naturlig med hänsyn till att den typiska tidsbefraktningen lämnar den kommersiella driften av fartyget till befraktaren, vars skyldighet det i princip blir att hålla fartyget med den specialutrustning, som vissa laster och vissa trader kan kräva. Den typiska resebefraktningen innebär däremot avtal om särskilt bestämd last mellan angivna hamnar, och utrustningsstandarden blir därmed konkretiserad på ett helt annat sätt.

Vad normalstandarden "vanlig fraktfart" innebär kan ibland vara svårt att bestämma. Utvecklingen går emot ett ökande antal specialtransporter och mera komplicerade transporttekniska förhållanden, och denna utveckling skärper svårigheterna.

4. *Försäkringsplikt.* I tidsbefraktningsavtalen brukar regelmässigt föreskrivas, att bortfraktaren skall arrangera och bekosta försäkring, även den av normal standard, om ej annat har överenskommits särskilt. Inte minst beträffande krigsrisken kan här uppkomma problem. Ofta reglerar parterna skyldigheten att teckna sådan försäkring genom en klausul av typen *war risk insurance including blocking and trapping to be covered and paid by the charterers.*

5. *Ej bunkers.* Till sjövärdighetsförpliktelsen hör i allmänhet att sörja för att fartyget har tillräckligt med bränsle för resan. Denna utformning passar inte helt i tidsbefraktningssammanhang. I och för sig finns sjövärdighetsförpliktelsen beträffande bränsle, men samtidigt beror bränsleåtgången på hur fartyget utnyttjas kommersiellt. I tidsbefraktning är som nämnts funktionsfördelningen mellan befraktaren och bortfraktaren den, att befraktaren styr fartygets kommersiella utnyttjande. Bortfraktaren är därför normalt inte skyldig att sörja för bunkers. Det konstateras i motiven, att denna ordning står i överensstämmelse med vanlig praxis på området. Samtidigt lär situationer kunna uppkomma, där bortfraktaren inte kan tillåtas att gömma sig bakom befraktarens förpliktelse i detta avseende i förhållande till lastägarna.

6. *Den individuella avtalade fartygsbeskrivningen.* SjöL ger allmänt hållna regler. I de individuella avtalen brukar fartyget beskrivas och specificeras med avseende på typ, storlek, fart och bunkerförbrukning. Dessa åtaganden ligger till grund för en bedömning av kontraktsförpliktelsen och framgår i standardavtalen ofta av själva inledningen *(The preamble)*, se t. ex. *Baltime.* Ett formulär som *Produce*

föreskriver i kl. 21 och 22 mera preciserade och långtgående skyldigheter för bortfraktaren.

Bruket att parterna vid kontraktets ingående ofta företräds av *brokers* och att telex, telefon och brev omväxlande används under förhandlingarna medför, att uppgifterna i det slutliga avtalet ibland har kompletterats med andra uppgifter. Rättsverkan härav, särskilt när uppgifterna lämnats *without guarantee*, är svårbedömd (jfr diskussionen inom kontraktsrätten om betydelsen av s.k. enuntiationer).

Av utgångspunkten att bortfraktarens basåtagande är att ställa ett fartyg till befraktarens förfogande och befraktarens huvuduppgift är att betala hyran följer, att vardera partens huvudsakliga kontraktsbrott hänför sig till dessa prestationer. De sanktioner som härvid kan förekomma är hävning och skadestånd. Befraktaren kan också ha ett krav på naturaprestation. Beskrivningen av fartyget, dvs. dess identifikation och karaktäristika, har blivit alltmer betydelsefull med ökade speciella krav på fartyg. Fartyg med viss ålder förorsakar ökade varuförsäkringskostnader, fartyg av viss nationalitet kan drabbas av fackliga eller politiska aktioner samtidigt som ett fartyg under viss flagg kan få vissa förmåner. Fartygets prestanda är av yttersta vikt – om fartyget inte kan hålla utlovad fart eller ta ombord utlovad lastkvantitet kan befraktaren lida ekonomisk skada. Om fartygets kranutrustning inte motsvarar befraktarens förväntningar kan han på motsvarande sätt möta oförutsedda kostnader. Fartygets bristande kvalitet (jfr ovan om sjövärdighet) är också till förfång för befraktaren. Ifall bortfraktaren i något avseende inte uppfyller sina förpliktelser beträffande fartyget och dess utrustning, kan befraktaren vara berättigad till ersättning och därutöver att häva certepartiet. (Se vidare *Wilford, Coughlin & Healy.)*

139 §

Befraktaren har att ombesörja lastning, stuvning och lossning. Han äge ej påkalla annan medverkan av befälhavare eller besättning än den, som är sedvanlig vid resebefraktning i den fart varom fråga är. Ersättning för övertidsarbete eller annan särskild utgift för sådan medverkan skall befraktaren vidkännas.

Nödgas bortfraktaren till lastägare utgiva ersättning för förlust, minskning eller skada, som drabbat godset i följd av lastning, stuvning eller lossning och ej beror av sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som i första stycket sägs, skall befraktaren hålla bortfraktaren skadeslös.

Litteratur: NJA II 1936 s. 481–483 och ovan under 137 §.

1. *Befraktarens skyldigheter.* Dessa beskrivs här med utgångspunkt i den grundläggande uppdelningen mellan nautiska och kommersiella funktioner. Hans huvudsakliga skyldighet att erlägga tidsfrakt framgår däremot av 144 §.

2. *Befraktaren har principiellt ansvaret för de kommersiella funktionerna.* "Vid tidsbe-

fraktning är det av särskild betydelse att hålla åtskilda den nautiska sidan av fartygets nyttjande och den kommersiella sidan därav. Liksom bemanning, proviantering och utrustning av fartyget enligt ... 138 § principiellt åvila bortfraktaren, företagas de nautiska åtgärderna genom bortfraktaren. Det är bortfraktaren, som har att bestämma, huru djupt fartyget får nedlastas och huru lasten skall stuvas, för att fartyget må erhålla den erforderliga stabiliteten. Därest tidsbefraktaren giver befälhavaren någon föreskrift härutinnan, vars utförande skulle göra fartyget icke sjövärdigt, är det följaktligen dennes plikt att neka åtlyda en sådan order. Under förarbetena har det varit ifrågasatt att i lagtexten uttala, att bortfraktaren är ansvarig, om och i den mån fartygets sjövärdighet sättes i fara eller om fel förelöper vid navigeringen. Detta har emellertid ansetts med erforderlig tydlighet framgå av de i ... 137 och 138 §§ upptagna stadgandena.

I motsats till den nautiska sidan av fartygets nyttjande vilar den kommersiella delen principiellt på tidsbefraktaren. – – – I allt, som angår det rent kommersiella, är bortfraktaren skyldig att följa befraktarens instruktioner. Han är sålunda principiellt pliktig att utfärda konossement i sådan form och av sådant innehåll, som befraktaren önskar; beträffande denna fråga hänvisas till ...141 §. Bortfraktaren måste vidare använda den agent, mäklare eller stuvare, som anvisas honom av befraktaren." (NJA II 1936 s. 481.)

3. *Huvudregeln är allmänt hållen.* I jämförelse med vanliga kontraktsklausuler är lagtexten hållen i mycket allmänna ordalag. Den föreskriver bara, att befraktaren skall ombesörja lastning, stuvning och lossning. Enligt vad som framgår av det nyss (under 2) återgivna motivuttalandet *anses denna befraktarens skyldighet inte innebära någon inskränkning i bortfraktarens allmänna skyldighet att se till att fartyget är sjövärdigt.* Detta gäller i varje fall den tekniska sjövärdigheten; när det gäller lastvärdigheten är förhållandet mellan parterna ett annat, därför att denna ofta kan hänföras till den kommersiella hanteringen av fartyget. Tankegången bakom hela regleringen är, att bortfraktaren i vad gäller det kommersiella är skyldig att följa befraktarens instruktioner men i vad avser det nautiska hela tiden bär därmed sammanhängande ansvar. Bl. a. är bortfraktaren skyldig att utfärda konossement i sådan form och med sådant innehåll som befraktaren önskar, se närmare 141 § SjöL. Vidare skall han utnyttja den agent, mäklare eller stuvare som befraktaren anvisar. Eftersom anvisningarna ibland kan komma i konflikt med bortfraktarens kvarstående nautiska funktioner, kan svårbedömda avvägningsproblem uppkomma.

4. *Befälhavarens och besättningens skyldighet att assistera vid lastning, stuvning och lossning.* Trots den principiella funktionsfördelningen är personalen ombord skyldig att i viss omfattning assistera befraktaren i samband med lastning, stuvning och lossning. Utgångspunkten är här, att *den medverkan skall lämnas, som är sedvanlig vid resebefraktning i den fart som det är fråga om (customary assistance).* Särskilda problem kan härvid uppkomma vad gäller betjänandet av vinschar. Tankegången är, att befraktaren inte skall drabbas av kostnader för hyra till befälhavare och manskap för sådan medverkan (med mindre annorlunda överenskommits). I sådant sammanhang uppkommer ofta fråga om utbetalande av *särskild ersättning, exempelvis för övertidsarbete.* "I enlighet med vad allmänt praktiseras på detta område har ... stadgats, att befraktaren skall vidkännas särskilda utgifter för sådan medverkan som ovan angivits." (NJA II 1936 s. 481.) Det är vanligt, att parterna i det enskilda fallet kommer överens om en annan lösning.

Frågan om skyldigheten att rengöra lastrummet under bulklastresor blir ofta föremål för dispyt. Ibland reglerar parterna hithörande frågor genom en klausul av typen *cleaning – including washing – shall be carried out to charterer's satisfaction and owner to be entitled to a renumeration.*

Om medverkan lämnas av befälhavare eller besättning vid lastning, stuvning och lossning, ansvarar bortfraktaren gentemot befraktaren principiellt för deras fel eller försummelse. Tidsbefraktningsavtal kan innehålla klausuler som måste förstås så, "att bortfraktaren blott skall ställa viss arbetskraft till förfogande utan skyldighet för honom att svara för annat än culpa in eligendo". (A. motiv s. 482 överst.)

5. *Bortfraktarens regressrätt.* Om på grund av underbefraktning bortfraktaren blir ansvarig mot underbefraktare för skada på godset i följd av lastning, stuvning eller lossning, uppkommer frågan om bortfraktarens regressrätt mot tidsbefraktaren. För sådant fall innehåller 139 § 2 st. SjöL en specialregel om att befraktaren skall hålla bortfraktaren skadeslös (en s. k. *hold harmless*-klausul). "Detta stadgande torde vara att tillämpa jämväl i fall, där befälhavare och besättning lämna medverkan vid lastning, stuvning eller lossning utöver vad dem enligt §:ns första stycke åligger; de böra härvid anses såsom arbetande på befraktarens uppdrag och på hans risk.

För ersättning, som tidsbortfraktaren nödgas utgiva för förlust, minskning eller skada uppkommen under tiden efter stuvningen och till lossningens början, föreligger naturligen icke regressrätt, då ansvarigheten för godsets vård under denna tid åligger tidsbortfraktaren även i förhållande till tidsbefraktaren." (A. motiv s. 482.)

Ett principavgörande av stort intresse är *Oldendorff* ND 1979 s. 364 norsk skiljedom. Tidscertepartiet innehöll ingen uttrycklig regressregel, men tidsbefraktaren hade att svara för lastning och lossning och tidsbortfraktaren var friskriven från ansvar för skador uppkomna vid lastning och lossning. Skiljedomaren *(Braækhus)* uttalade, att regressrätt måste följa av kontraktsförhållandet, när en part påförs ansvar eller utgifter vid arbetsoperationer som den andra parten har skyldighet att utföra och att bära omkostnaderna för. Funktionsfördelningen blir alltså avgörande (jfr *Selvig*, Det såkalte husbondsansvar, 1968, § 6). Vidare sägs att regressrätt bör följa av ansvarsfriskrivningen. Den restriktiva tolkningen i *Vestkyst* ND 1961 s. 325 NHD, som rörde resecertepartiklausulen *Gencon* kl. 2, bör m. a. o. inte följas i tidsbefraktningsfall.

6. *Utfärdande av konossement.* Vad resebefraktning angår fastslås en skyldighet för sjötransportören att utfärda konossement. Tidpunkten anges i 95 § SjöL så, att godset är mottaget för transport när det gäller mottagningskonossement och att godset är inlastat när det gäller ombordkonossement. Ett motsvarande stadgande saknas vad beträffar tidsbefraktning. Inte desto mindre måste samma regel antas gälla här. *(Sindballe*, Dansk Søret, 1936/38, s. 287.) Se vidare 141 § SjöL och kommentaren till denna bestämmelse.

140 §

Utgifter för resornas utförande, som icke enligt vad förut är stadgat åligga bortfraktaren, har befraktaren att bära.

Litteratur: NJA II 1936 s. 483.

1. *Kompletterande presumtionsregel.* Funktionsfördelningen mellan bortfraktaren och befraktaren, sådan den kommer till uttryck i 138 och 139 §§, medför samtidigt en fördelning av därmed förbundna utgifter. Denna fördelning kompletteras här med en utgiftspresumtion till bortfraktarens förmån.

2. *Regelns syfte.* Det har inte ansetts möjligt att uttömmande fördela samtliga utgifter utöver vad som följer av 138 och 139 §§. Därför måste man ha tillgång till att falla tillbaka på denna in dubio-regel. "Därmed lärer vinnas åtminstone, att parterna vid slutande av tidsbefraktningsavtalet inrikta sin uppmärksamhet på detta spörsmål och träffa en från lagen avvikande reglering i de fall, där sådan är av dem avsedd." (Motiven a.st.) Bestämmelsen har haft avsedd verkan, ty risk- och kostnadsfördelningsklausulerna i avtalen är ofta synnerligen omfattande.

141 §

Vid utfärdande av konossement vare bortfraktaren pliktig att däri intaga de villkor för godsets befordran, som äro sedvanliga i den fart varom fråga är. Ådrager han sig därigenom ökat ansvar, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

Litteratur: NJA II 1936 s. 483–485.

1. *Skyldighet att utfärda konossement.* Denna bestämmelse pålägger indirekt bortfraktaren en skyldighet att utfärda konossement; däri skall han enligt *1 p.* inta villkor som är sedvanliga inom ifrågavarande trad. I *2 p.* ges en *hold harmless*-bestämmelse.

2. *Behörighet att utfärda konossement.* Jfr kommentaren till 95 § SjöL under 5. "Enligt den allmänna regeln i ... 95 § 1 st. skall befälhavaren eller den i hans ställe bemyndigats utfärda konossement. Ett vid tidsbefraktningen uppkommande spörsmål är, huruvida tidsbefraktaren äger å tidsbortfraktarens vägnar underteckna konossement. En sådan rätt lärer icke utan vidare kunna anses vara för handen; däremot föreligger naturligen ej hinder att tidsbefraktaren, såsom underbortfraktare, själv besörjer utskrivandet av konossementen och förelägger vederbörande desamma för underskrift. Vid tidsbefraktning är det för övrigt ofta förekommande, att bortfraktaren förbundit sig att underteckna konossement 'as presented' ". (NJA II 1936 s. 483.)

När bortfraktaren förbundit sig att kaptenen skall utfärda *clean bills of lading as presented,* kan svåra konfliktsituationer uppstå mellan kravet att korrekta dokument utfärdas (se särskilt 152 § 2 st. och 163 § SjöL) och åtagandet enligt tidscertepartiet. Åtagandet i avtalet får därför ej förstås bokstavligen utan finner sina gränser i en avvägning, som innefattar hänsyn till skyldigheten att inte utfärda dokument, som "med hänsyn till datering, beskrivning av varan eller eljest strider mot det verkliga förhållandet". (NJA II 1936 s. 484.)

3. *Ansvarets inbördes fördelning mellan avtalande och verkställande bortfraktare.* Paragrafen har ett funktionellt samband med reglerna i 139 § SjöL. Av 123 § SjöL

framgår, att både avtalande och verkställande sjötransportör bär ett transportöransvar gentemot transportkunden, jfr 75 § SjöL. (Se närmare kommentaren till 123 §.) Den slutliga ansvarsfördelningen kan de båda sjötransportörerna däremot reglera sinsemellan, och så sker också vanligen i tidsbefraktningsavtalen. "Då det ansetts obehövligt att genom tvingande reglering binda parternas i tidsbefraktningsavtalet avtalsfrihet – konossementskonventionens syfte att stärka konossementet såsom omsättningspapper gör sig här ej gällande –, kan tidsbefraktningsavtalet innehålla långt gående bestämmelser till tidsbortfraktarens favör. Avtalet kan exempelvis innehålla negligenceklausul, under det att det för tidsbefraktaren kan vara av synnerlig vikt att kunna bortfrakta fartyget utan sådan klausul och att få konossement undertecknat av tidsbortfraktaren utan densamma. Ett närliggande i praktiken ej ovanligt fall är även, att tidsbortfraktare för tidsbefraktares räkning utfärdar konossement, som beträffande normen för uppgörande av gemensamt haveri innehåller annat och för tidsbortfraktaren ofördelaktigare förbehåll än tidsbefraktningsavtalet innefattar." (NJA II 1936 s. 483–484.)

4. *Olika kontraktsinnehåll i certeparti och konossement.* Tillgängliga rättsfall, nämligen *Start* NJA 1925 s. 346 SHD och *Silva* NJA 1948 s. 611 SHD (dispensmål), utpekar inga klara principer för lösningen av detta konfliktfall. Ibland sägs, att konossementet såsom senare dokumentation i regel tar över certepartiet men att befraktaren inte är bunden av sämre villkor, om dessa ej särskilt har bragts till hans kännedom så att han fått tillfälle att reklamera. Ibland sägs att certepartiet måste betraktas som basen för avtalet, varvid konossementsvillkoren inte bör anses göra någon ändring i certepartiets villkor annat än om särskilt vägande skäl härför kan åberopas. En nyanserad bedömning blir i båda fall nödvändig. (Jfr *Tiberg* i Festskrift till Nial, 1966, s. 504 ff. och *Falkanger* i Six lectures on the Hague Rules, ed. *Grönfors* 1967, s. 55 ff.)

5. *Bortfraktarens regressrätt mot befraktaren.* Motsvarande skyldighet för befraktaren vid resebefraktning ingår i 95 § 4 st. SjöL. "Om genom utfärdandet av konossement tidsbortfraktaren i förhållande till tredje man ådrager sig strängare ansvar, än som åligger honom i förhållande till tidsbefraktaren, har han ... ansetts böra äga regressrätt mot tidsbefraktaren. – – – En sådan ståndpunkt lärer stå i överensstämmelse med sakens natur och rådande praxis å ifrågavarande område.

Regeln om tidsbortfraktarens regressrätt är ej av tvingande natur. Att inskränkningar i regressrätten kunna förefinnas till följd av avtal är sålunda uppenbart. Vidare kan ett visst förfarande från tidsbortfraktarens sida i det särskilda fallet tänkas utgöra giltig grund för antagande, att han avstått från en regressrätt, som eljest stått honom till buds." (NJA II 1936 s. 484.)

142 §

Bortfraktaren vare icke pliktig att utföra resa, vid vilken fartyg eller ombordvarande skulle utsättas för fara, som bortfraktaren ej skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående. Ej heller åligge det honom att medtaga gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet.

Litteratur: Sjölagskommittén 1922 s. 125; SOU 1930: 11 s. 56–57; NJA II 1936 s. 485–486; *Wilford, Coughlin & Healy,* Time charters (1978) s. 56–91.

1. *Begränsningar av befraktarens kommersiella dispositionsrätt.* Den i 137 § SjöL givna allmänna beskrivningen av bortfraktarens huvudförpliktelse, att under den tid fartyget skall stå till befraktarens förfogande utföra de resor befraktaren i överensstämmelse med avtalet påkallar, måste redan tolkningsvis förstås med vissa gränser. Saken förtydligas av detta stadgande om vissa gränser för vad befraktaren kan begära inom ramen för avtalet.

2. *Olika slag av begränsningar.* Man kan skilja mellan olika slag av begränsningar med hänsyn till de risker som är inblandade: geografiska risker, risker med hänsyn till godsets karaktär, meteorologiska risker och force majeure-risker.

3. *Särskilt om geografiska risker. Trading limits* för fartyget är en följd av föreskrifter i kasko- och krigsförsäkringen, och *limits of the charter* beror på att fartygets ägare eller operatören (redaren) vill att fartyget skall användas endast inom ett konkret utpekat fartområde.

Kaskoassuradörerna föreskriver vissa begränsningar beträffande de farvatten som assurerade fartyg får trafikera. (Jfr Svensk Sjöförsäkringsplan av år 1957 och Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor av år 1976, särskilt §§ 9, 11, 16 och 23.) Villkoren skiljer sig något från varandra, beroende på var fartyget är försäkrat. Vissa farvatten är tillåtna medan andra (främst arktiska områden) är förbjudna året runt, vissa farvatten (exempelvis Bottenviken) kan vara tillåtna bara under vissa delar av året. I det sistnämnda fallet utgår ofta tilläggsförsäkring, vanligen i engelska och amerikanska försäkringsvillkor baserade på *Institute Warranties Limits (IWL).*

Kaskoassuradörernas föreskrifter beträffande olika farvatten baserar sig på genomsnittliga is- och väderförhållanden; dessa föreskrifter förändrar sig därför normalt inte år från år. De inskränkningar som fartygets krigsförsäkringsassuradör föreskriver är däremot föränderliga, eftersom de baserar sig på risken för skador på grund av krig och oroligheter. Krigsförsäkringsassuradören utfärdar regelbundet nya instruktioner beträffande vilka områden som är förbjudna och vilka som är tillåtna mot extra premie.

Fartygets *trading limits* kan även vara begränsade på grund av att fartyget inte är bemannat, utrustat eller konstruerat på ett sådant sätt, att lagar och förordningar i hemlandet eller andra länder tillåter obehindrad fart. Som exempel kan nämnas, att det för svenska mindre fartyg gäller andra bemanningsregler, om fartyget skall gå i oceanfart, jämfört med om det skall gå i östersjöfart. Beträffande vissa länder och kanaler krävs särskild teknisk utrustning för att anlöp och passage skall tillåtas.

En vanlig klausul som syftar till att ta hänsyn till försäkringsaspekten är *World-Wide trading within Institute Warranties Limits.* Däremot är det ovanligare, att man i certepartier finner en hänvisning till *War Risks trading limits.* (Jfr *Trade Fortitude* 1974 AMC 2195.) När det gäller fördelning av kostnaderna för krigstilläggspremie illustreras denna fråga i avgörandet *Arietta Venizelos,* 1973 AMC 1012, där bortfraktaren ansågs berättigad att dra tillbaka sitt fartyg, sedan befraktare nominerat libysk lastningshamn, trots att krigsassuradörerna exkluderat Libyen på grund av befarade terroristaktioner.

Inskränkningar av typen *limits of the charter* beror på att redaren av kommer-

siella eller andra skäl vill begränsa fartygets driftområde. Detta kan hänga samman med att han inte vill att besättningen skall utsättas för vissa risker, eller att han vill begränsa sina kostnader. Han kan också vilja förhindra att fartyget genom vissa hamnbesök inte kan utnyttjas för trafik på vissa andra trader. Det förekommer nämligen, att fartyg som besökt vissa länder är förbjudna att anlöpa andra staters hamnar. Ett särskilt problem som kan uppkomma hänger samman med risk för *svartlistning,* varigenom utnyttjandet av fartyget kan komma att väsentligt inskränkas. En sådan situation illustreras i *Netta* ND 1963 s. 27 DHR. Här utsattes ett fartyg på hamnbesök i Alexandria för en begränsad bojkottåtgärd i form av utestängning från vissa förnödenheter m.m. på grund av att fartyget några år tidigare besökt Israel. Befraktaren hävde fraktavtalet på den grunden att redaren inte upplyst om förhållandet. Domstolen ansåg, att befraktaren inte hade rätt till ersättning, eftersom den uteblivna upplysningen inte berodde på svek eller oredlighet, men befraktaren ansågs berättigad att häva avtalet, eftersom bojkotten innebar en väsentlig inskränkning i befraktarens rättigheter under avtalet.

4. *Särskilt om risker med hänsyn till godsets karaktär.* Det är ytterst vanligt att certepartiet gör inskränkningar avseende godsets karaktär. Det kan vara fråga om att bortfraktaren vill förhindra att befraktaren utnyttjar fartyget för transport av last som redaren bedömer som olämplig med hänsyn till olika omständigheter (t.ex. svårt eller dyrt att rengöra). Det kan också vara fråga om att bortfraktaren vill förhindra att befraktaren transporterar gods som kan anses farligt (jfr nedan under 8).

5. *Särskilt om force majeure-risker.* Inskränkningen kan ta sikte på politiska risker eller andra speciella risker som bortfraktaren vill gardera sig mot, såsom epidemier, jordbävningar, uppror och svårartade oväder. Normalt täcks dessa risker av den i certepartierna vanliga klausulen om att fartyget endast skall anlöpa *safe ports* (jfr ovan kommentaren till 78–79 §§ och det därunder åberopade arbetet av *Ramberg*).

6. *Närmare om kontraktsklausuler.* Hithörande frågor behandlas på något olika sätt i de olika standardformulären. Som ett exempel kan nämnas *Produce,* där det föreskrivs att fartyget skall användas i närmare beskriven fart. Det görs en positiv bestämning av de geografiska områden, som fartyget kan dirigeras till; dessutom sägs, att vissa områden skall undantas under vissa tidsperioder, främst av meteorologiska orsaker. Vidare skall anlöpshamnarna vara *safe* (jfr ovan under 5). Här fastslås också, att fartyget endast får sysselsättas för transport av *lawful merchandise* och *in such lawful trades ... as the Charterers shall direct.*

Linertime inskränker fartområdet genom utförliga undantag med avseende på det geografiska området, febrar och epidemiska sjukdomar och isbelagda farvatten (kl. 3 och 17). Även här tillhandahåller klausulen *safe port* en utgångspunkt för bedömningen.

7. *Avvikelse från inskränkningarna.* Skulle befraktaren trots avtalade inskränkningar vilja utnyttja fartyget för trafik inom uteslutna områden krävs, att han erhåller tillstånd härtill av bortfraktaren. Det kan därvid vara nödvändigt för bortfraktaren att samråda med sin assuradör, isbrytarledning eller motsvarande. För att bortfraktaren skall ge sådant tillstånd betingar han sig normalt, att befraktaren påtar sig de extra kostnader (exempelvis extra försäkringspremier) som orsakas av avvikelsen. Vidare kräver bortfraktaren i sådana sammanhang

ofta något slags garanti, varigenom han skall skyddas mot oförutsedda dröjsmål och kostnader. Även om en för bortfraktaren förmånlig riskklausul ingår i certepartiet, kan han bli tvungen gentemot en transportkund att på grund av utfärdat konossement med annat innehåll ändå utföra transporten (jfr ovan kommentaren till 141 § under 4).

8. *Farligt gods.* Vid resebefraktning och transportavtal är farligt gods ett ämne, som har reglerats ganska utförligt. (Se närmare kommentaren till 92, 97, 119 och 125 §§.) Även utan någon bestämmelse av motsvarande slag beträffande tidsbefraktning, skulle principerna för resebefraktning tolkningsvis kunna användas analogiskt vid tidsbefraktning. Med hänsyn till ämnets vikt har en förtydligande bestämmelse tillagts i denna paragraf. Enligt denna är det alltså inte bortfraktarens plikt att medta gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet. Innebörden av denna bestämning har belysts tidigare i kommentaren till 92 § under 3.

143 §

Bortfraktaren vare pliktig att låta fartyget anträda ny resa, ändå att den avtalade tiden därigenom överskrides, dock endast såvitt överskridandet kan antagas ej gå utöver vad skäligt är.

För tidrymd, varmed den avtalade tiden sålunda överskrides, skall tidsfrakt erläggas efter enahanda grund som för avtalad tid.

Litteratur: NJA II 1936 s. 486–487; *Gram*, Fraktavtaler (4 utg. 1977) s. 177–178; *Michelet* i AfS Bd 11 s. 590–652; *Wilford, Coughlin & Healy*, Time charters (1978) s. 42–57.

1. *"Overlap"*. Tidsperioden under ett tidsbefraktningsavtal kan vara kort och nära motsvara vad som går åt för att utföra en enda noga bestämd resa. Men den kan också vara lång – sex månader, ett år, tre år, fem år, enstaka gånger mer, ända upp till femton år eller liknande, dvs. fartygets hela ekonomiska eller fysiska livslängd. Så snart perioden har sådan längd att ett flertal resor inryms uppkommer svårigheter att mera precist anpassa återleveransen av fartyget till avslutandet av en resa. Ett visst överskridande tillåts därför enligt denna paragraf, varvid den avtalade frakten skall utgå även för "övertiden". Befraktaren skall inte blockeras i sin möjlighet att under slutet av avtalsperioden utnyttja fartyget för en avslutande resa, även om avtalsperioden överskrids något. Regeln saknar motsvarighet när det gäller andra avtal av typen hyra.

2. *Bestämningen av hyresperioden.* Tidscertepartierna innehåller regelmässigt en klausul, som fastställer hyresperiodens längd. Så kan ske principiellt på endera av två sätt. Det vanliga är att man anger att befraktaren skall ha fartyget till sitt förfogande under viss bestämd tid (*flat period*). Ett exempel erbjuder *Linertime* kl. 1. Men det förekommer avtal om att fartyget skall utföra en eller flera bestämda resor, varvid avtalet närmast får karaktären av avtal om konsekutiva resor. (Se därom ovan kommentaren till 71 § under 15.) På grund av svårigheten att precist kunna förutsäga dagen för återleverans, bestäms denna med spelrum genom

användning av termen *about* eller liknande, eller också genom angivande av en längre tidsperiod, såsom tidigast viss dag och senast viss dag resp. viss dag plus minus t.ex. 15 dagar. Det förekommer vidare att den sista resan (*final voyage*) regleras särskilt med bestämmelser, som medger en anpassning av tidsperiodens utgång till resans varaktighet. Även kombinationer av angivna lösningar förekommer. Oftast till fördel för befraktaren tillfogas option på förlängning av tidscertepartiet efter hyresperiodens utgång. Det kan vara fråga om en kortare tid (*12 months one month more or less in charterer's option*) eller om en förnyelse av hela tidscertepartiet, varvid normalt åtminstone hyran omförhandlas.

3. *Omfattningen av tillåten "overlap"*. Hur långt bortfraktaren måste tåla ett överskridande var föremål för diskussion under remissomgången. Avvägningen har gjorts så, att *skäligt överskridande* tillåts. En sådan avvägning mellan befraktarens och bortfraktarens intressen har ansetts motsvara vad som stadgas i vanliga klausuler i tidsbefraktningsavtal liksom i engelsk judikatur påpekar motiven. Ett väsentligt överskridande kan normalt inte anses vara skäligt. Som framgår av exempelvis *Linertime* kl. 8, innehåller klausulrätten ofta en för befraktaren något snävare lösning.

4. *Den avtalade tidsfrakten utgår även för "övertiden"*. Denna princip ligger helt i linje med vad som uttalas om resebefraktning i 124 § 2 st. SjöL. Om den tillåtna tiden överskrids, har bortfraktaren däremot rätt att kräva marknadsfrakt, om denna skulle vara högre än certepartifrakten. (A. motiv s. 487.) Om man på förhand vet, att fartyget inte kan återlevereras med rimligt tidsöverdrag, så kan befraktaren m.a.o. sägas ha skuld i kontraktsbrott och på denna grund bli ersättningsansvarig mot bortfraktaren. (*Michelet* s. 634–638.) Samma principer antas gälla för det fall, att "overlap" medges i avtalet utan att fraktens storlek reglerats. (A. st.)

5. *"Off-hire"*. Hyresperioden kan normalt inte förlängas med avseende på sin slutpunkt genom att fartyget blir *off-hire* under viss tid. Denna ordning behandlas närmare nedan i kommentaren till 144 §. Svåra bedömningsproblem kan härvid uppkomma.

6. *"Underlap"*. Detta är motsatsen till *overlap* och åsyftar rätten att förkorta certepartiets varaktighet, när tiden för den sista resan har närmat sig. Ingen regel anger, hur befraktaren då skall göra med den sista hyresbetalningen, när hyresperioden blir förkortad. Utgångspunkten är härvid, att befraktaren har skyldighet att betala hyran tills avtalet upphör. I fall han inte gör detta är bortfraktaren berättigad till skadestånd, som kan sammanfalla med den uteblivna hyresbetalningen. Därigenom blir 148 § SjöL tillämplig.

144 §

Tidsfrakt skall betalas i förskott för en månad i sänder.

Tidsfrakt skall icke gäldas för tid, som går förlorad på grund av åtgärder för fartygets reguljära underhåll eller för avhjälpande av skada, som ej orsakats genom fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar, eller eljest går förlorad på grund av omständighet som beror av bortfraktaren.

Litteratur: NJA II 1936 s. 487–488; *Michelet* i AfS Bd 1 s. 177–208, Bd 11 s. 618–619 och Bd 14 s. 257–317; *Selvig*, The freight risk (AfS Bd 7); *Wilford, Coughlin & Healy*, Time charters (1978) s. 162–179.

1. *Tidsfrakten och "off-hire"*. Häri ges huvudregeln för när tidsfrakten (hyran) skall betalas och när avdrag får göras på grund av att befraktarens dispositionsrätt till fartyget av vissa skäl blivit inskränkt. Avdraget kan betraktas som en specialform av prisavdrag som kontraktsrättslig sanktion.

2. *Förskottsvis för en månad i sänder*. Vid resebefraktning är enligt 125 § SjöL principen, att frakt erläggs i efterskott, dvs. sedan transportprestationen fullgjorts. Vid tidsbefraktning gäller den rakt motsatta principen, nämligen att frakten skall erläggas i förskott. Skälet till denna skillnad är, att redaren vid tidsbefraktning inte har samma möjligheter att säkerställa sina krav genom panträtt i lasten på den grunden att tidsbefraktaren ofta inte är ägare till lasten.

SjöL utgår från att tidsfrakten skall betalas per månad, varmed vanligen förstås kalendermånad. Härmed uppkommer olikheter i fraktraten per dag på grund av skillnaden mellan korta och långa månader. För att undvika detta kan frakten sättas till visst belopp per dag med betalning på en och samma dag varje månad. (*Michelet* i AfS Bd 1 s. 200 och *Gram*, Fraktavtaler, 4 utg. 1977, s. 188.) Vanligt är att tidsfrakten bestäms för 30-dagarsperiod och på *lump-sum*-basis, men det förekommer även att hyran skall betalas per kalendermånad eller per tvåveckorsperiod liksom att hyran skall utgå per ton av fartygets dödvikt eller annat mått. Beloppet bestäms i praktiken ofta i annan valuta än svensk.

3. *Tidsfraktens bortfall i särskilda situationer*. Detta är SjöL:s bestämmelse om *off-hire* eller *suspension of hire*. Man har här "sökt giva uttryck för samma uppfattning, som – enligt vad i doktrinen framhållits – i tidscertepartierna plägar uttryckas ungefär så, att 'in the event of loss of time from deficiency of men or stores, breakdown of machinery, stranding, fire or damage, preventing the working of the vessel for more than twenty four hours, the payment of the hire shall cease until she be again in an efficient state to resume her service, but should the vessel be driven into any port, or to anchorage by stress of weather, or from any accidents to the cargo time so lost shall be at the charterers' risk and expense'. – – – För att förevarande stadgande skall bliva tillämpligt förutsättes, såsom ordalydelsen utvisar, icke skuld å bortfraktarens sida, utan blott att orsaken till tidsförlusten är en omständighet, som överhuvud kan sägas bero av bortfraktaren. Är detta icke fallet, såsom då fartyget fryser inne eller en hamn blir blockerad, äger bestämmelsen däremot icke tillämpning.

Angående tidsfraktens beräkning för det fall att fartyget förolyckats, utan att upplysning kan vinnas om tiden då olyckan inträffade, hänvisas till 145 § ...

Att den omständigheten, att tidsfrakt icke löper under viss tid, ej medför avtalstidens förlängning, torde icke behöva framhållas." (Motiven s. 488.)

Utgångspunkten för regleringen är funktionsfördelningen mellan parterna. Huvudregeln är att befraktaren skall betala hyra från det att fartyget är levererat tills det återlevereras till redaren vid periodens slut. Den ekonomiska risken för förseningar av fartyget, t.ex. på grund av dåligt väder, lots- och hamnarbetarstrejker etc., ligger normalt på befraktaren. Under vissa förutsättningar, i allmänhet förknippade med fartyget eller besättningen, kan befraktaren dock få rätt att göra avdrag från hyran för tid som förlorats. Härvid kan även fartygsbeskrivning-

en komma att spela en betydelsefull roll, därför att befraktaren ej sällan gör gällande *off-hire* när fartyget inte presterar utlovad fart.

4. *Klausulrätten.* De allmänt begagnade standardavtalen innehåller betydligt mera preciserade regler i ämnet, bl.a. därför att engelska domstolar genom en sträng tolkning försöker motverka svepande formuleringar. *Produce* innehåller föreskrifter om hyra, hyresbetalning och hyressuspension i kl. 4, 5 och 15. En utförlig och preciserad reglering innehåller *Reeftime 78* kl. 18–22. En särskild lösning av problemet om betalning av den sista hyran innehåller *Linertime* kl. 7.

Skillnaden mellan *hyresavdrag och skadestånd* bör uppmärksammas. Hyresavdrag kan kompletteras med ett skadeståndskrav, men ibland anses rätten till hyresavdrag inskränka befraktarens rätt att begära skadestånd. Skulle befraktaren sakna rätt att göra hyresavdrag, kan han ändå i vissa fall få kompensation för sin förlust. Dels kan den inträffade störningen vara reglerad på annat sätt, dels kan befraktaren, där redaren eller hans anställda varit vårdslösa eller brutit mot bestämmelser i certepartiet, kräva skadestånd. När befraktaren kräver skadestånd måste han bevisa, att redaren gjort sig skyldig till något som ger befraktaren rätt till ersättning och därutöver att han lidit ekonomisk förlust.

Tidsförlust kan uppkomma på många olika sätt. Det har blivit allt vanligare att *off-hire*-klausuler refererar till förseningsrisker avseende administrativa författningar av skilda slag, politiska bojkotter, fackliga aktioner m.m.

Oljecertepartier har ofta en annan uppläggning av tidsriskproblemet än vad som normalt är fallet genom att föreskriva, att hyran bestämts på basis av att fartyget gör viss genomsnittsfart under sjöresan. Härigenom bär redaren en större del av tidsrisken än under traditionella tidscertepartier.

En specialregel beträffande befraktarens skyldighet att erlägga hyra då fartyget gått förlorat innehåller 145 § SjöL, se kommentaren till denna paragraf.

I en och samma situation kan det finnas förutsättningar för både *off-hire* och skadestånd, och befraktaren kan då begära bådadera eller välja mellan dessa.

Om befraktaren har orsakat förseningen eller störningen, är han enligt vanliga kontraktsrättsliga regler normalt inte berättigad till *off-hire*-avdrag, även om den uppkomna situationen i och för sig skulle ha *off-hire*-karaktär.

En *off-hire*-klausul kan utformas på olika sätt. Vissa moment återfinns regelbundet i någon form. De händelser, som skall föranleda avdrag för *off-hire*, bör framgå. Bestämmelsen kan innehålla en tröskelvärderegel (se nedan), därutöver kanske en kompletterande regel om skadestånd, om rätt att kvitta förfallande hyresbelopp mot avdrag m.m. I synnerhet vid korta tidsbefraktningar kan problem uppkomma i samband med att befraktaren vid sista hyresbetalningen gärna vill göra avdrag för bl.a. den bunkerkvantitet som beräknas vara kvar ombord vid återleveransen och för vilken redaren skall betala överenskommet eller marknadsmässigt pris.

Frågan om *suspension of hire* regleras olika i *Produce* kl. 15 och *Baltime* kl. 11 och 12. SjöL:s reglering är jämfört därmed mera vidsträckt och generell än klausulrättens.

Många tidscertepartier men inte alla (t.ex. ej *Produce*) innehåller en *tröskelvärderegel.* Innebörden av en sådan regel är, att hindret måste vara under en viss minimitid, exempelvis 24 timmar, för att befraktaren skall anses berättigad att göra hyresavdrag. Vanligen formuleras regeln så, att det är själva hindret och inte tidsförlusten som skall sträcka sig utöver de 24 timmarna. Detta innebär

exempelvis, att ett fartyg som på grund av maskinhaveri går med halv fart under 40 timmar berättigar befraktaren till hyresavdrag, trots att tidsförlusten endast är 20 timmar. Vidare får hyresavdraget göras för hela den period som fartyget inte varit i funktion; det är sålunda inte fråga om en "självrisk". Det är inte ovanligt, att certepartiet med avseende på tröskelvärde innehåller olika regler för olika *suspension of hire*-anledningar. I *Linertime* kl. 14 finns sålunda en särreglering beträffande vinschhaverier, varvid inget tröskelvärde skall tillämpas. *Reeftime* ger i stället bortfraktaren en månatlig *franchise*-period.

Den *tidsförlust* som drabbar befraktaren är inte alltid densamma som den tidsförlust som berättigar till hyresavdrag. I *Baltime* börjar hyra löpa igen så snart felet är avhjälpt. Detta har den något egendomliga konsekvensen att ett fartyg, som får maskinhaveri på resa mellan London och Bilbao, blir *off-hire* i samband med maskinhaveriet. Om fartyget bogseras till Rotterdam för reparation börjar hyrestiden löpa igen, när fartyget genomgått reparation. Enligt *Linertime* skall fartyget ha återtagit sin tidigare position för att tiden (och hyran) åter skall börja löpa (en sådan bestämmelse brukar kallas *put back clause*).

En särskild fråga är, om befraktaren har rätt att utan särskild överenskommelse begära att *off-hire*-perioderna skall läggas till vid slutet av avtalsperioden och således berättiga befraktaren till motsvarande förlängning av certepartiet. En sådan rätt anses vanligen inte finnas.

I synnerhet om perioden för hyresavdrag skulle vara under en längre tid uppkommer frågan, om befraktarens övriga skyldigheter kvarstår under perioden för hyresavdrag. Har han skyldighet att under denna tid betala hamnumgälder och andra kostnader som han enligt avtalet bär, exempelvis för bunker? Kan befraktaren förutom hyresavdrag vara berättigad till särskild ersättning för skador han lider? Situationen är härvid inte helt klar, men utgångspunkten lär vara att befraktaren kan vara berättigad till bådadera. En relativt utförlig reglering av hyresavdraget återfinns i *Reeftime* kl. 29–31. I sammanhanget bör därvid också märkas kl. 53.

Standardformulären innehåller normalt en reglering av såväl hyran vid *overlap* som vad som skall ske med hyresbetalningen då fartyget förolyckas. Av *Baltime* kl. 7 framgår, att befraktaren vid *overlap* skall betala *the market rate if higher than the rate stipulated herein.*

Beträffande *befraktarens rätt att mot förfallande hyra kvitta off-hire-belopp* innehåller SjöL ingen regel, utan man är hänvisad till allmänna obligationsrättsliga regler om kvittning. Flera av de motfordringar en tidsbefraktare kan ha gentemot bortfraktaren synes uppfylla förutsättningarna för att en kvittningsgill motfordran skall gälla. Samtidigt medför det stränga kravet enligt 148 § SjöL på fullständig och rättidig betalning av hyran en avsevärd risk för att bortfraktaren kan häva certepartiet. Det är därför vanligt att tidscertepartier innehåller en uttrycklig föreskrift om befraktarens kvittningsrätt. *Reeftime* innehåller en ganska preciserad lösning av frågan om kvittning av *off-hire*-belopp och krav i samband med den sista hyresbetalningen.

145 §

Har fartyget förolyckats utan att upplysning kan vinnas om tiden då olyckan inträffade, skall tidsfrakt utgöras för hälften av den tid,

som kan antagas i allmänhet åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhördes, till bestämmelseorten.

Litteratur: NJA II 1936 s. 489.

1. *Betalningsskyldighet vid fartygets undergång utan att tidpunkten därför är känd.* Denna särskilda situation har ansetts vara av den vikt, att SjöL ger en in dubio-regel om hur hyran skall beräknas.

2. *Principen.* Två lösningar har varit diskuterade. Den ena innebär, att bortfraktaren förlorar tidsfrakten efter den tidpunkt, då fartyget senast blivit sett. Den andra innebär en schablonisering såtillvida, att man halverar tidsfrakten för tiden från nämnda tidpunkt fram till dess fartyget bort anlända till bestämmelseorten. Det är den sistnämnda principen som lagtexten ger uttryck för. Bestämmelsen är såtillvida i linje med institutet avståndsfrakt (se 129 § SjöL), att ersättning utgår för prestation utan att denna har lett till avsett resultat.

3. *Klausulrätten.* En likartad reglering innehåller *Baltime* kl. 16. *Produce* innehåller inget uttryckligt stadgande om att hyran skall sluta utgå men väl ett indirekt påpekande om detta genom att stipulera återbäring av förskottsfrakt i kl. 16.

146 §

Ställes fartyget för sent till befraktarens förfogande eller inträffar eljest dröjsmål å bortfraktarens sida, äge befraktaren häva fraktslutet, där bortfraktaren vid avtalets ingående insett eller bort inse att det med avtalet avsedda ändamålet skulle väsentligen förfelas på grund av sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, må avtalet hävas, så snart ej dröjsmålet är av allenast ringa betydelse.

Skall enligt fraktavtalet fartyget ställas till förfogande inom viss tid, medföre varje dröjsmål därutinnan rätt att häva fraktslutet.

Giver bortfraktaren underrättelse till befraktaren att dröjsmål är att förvänta och vill befraktaren häva avtalet, meddele han det bortfraktaren utan oskäligt uppehåll, eller have sin hävningsrätt förlorat.

Litteratur: NJA II 1936 s. 489–490 och ovan under 126–127 §§.

1. *Befraktarens hävningsrätt.* Denna paragraf motsvarar vad i 126 § stadgas i samma ämne om resebefraktning.

2. *Regleringens innehåll.* Denna överensstämmer med 126 § SjöL. Därför kan här hänvisas till vad som sagts i kommentaren till 126 §. "I sakens natur ligger, att själva grundtanken i den allmänna regeln om hävningsrätt i följd av dröjsmål å bortfraktarens sida – att avtalet blir utan nytta för tidsbefraktaren – kommer att

beträffande tidsbefraktning praktiskt sett för stadgandet medföra en mycket begränsad räckvidd." (Motiven a. st.)

3. *Hävning som sanktion vid tidsbefraktning.* I samband med behandlingen av hävning som sanktion vid resebefraktning (ovan 126 § under 3) har påvisats, att hävningssanktionen där uppvisar vissa svagheter. Motsvarande svagheter finns inte när det gäller avtal om tidsbefraktning. Åtminstone vid någorlunda lång utsträckning i tiden blir det i och för sig meningsfullt att häva ett tidsbefraktningsavtal även efter det att arbetet börjat fullgöras – en pågående resa kan avslutas samtidigt som det återstår tillräckligt mycket av tidsbefraktningsavtalet för att en hävning skall få sin avsedda verkan.

4. *Avtal om bestämd tidpunkt.* Även 2 st. har sin motsvarighet i 126 §. "Såtillvida går emellertid den här givna regeln längre, som den avser ej blott mora beträffande fartygets tillhandahållande vid avtalstidens början utan överhuvud mora under den tid fartyget skall stå till befraktarens förfogande. Den avvikelse, som sålunda föreligger mellan de båda stadgandena, sammanhänger därmed, att vid tidsbefraktning befraktarens intresse av och möjlighet att taga ståndpunkt till dylik underrättelse uppenbarligen är av annan art än vid befraktning för viss resa." (Motiven s. 490.)

5. *Kontraktsklausuler.* SjöL reglerar uttryckligen endast dröjsmålsskador. Sådana kan i formulären uttryckas på annat sätt, exempelvis som en underlåtenhet att "leverera" fartyget till befraktaren på sätt som närmare beskrivs, se t. ex. *Linertime* kl. 1 och 2. Ofta innehåller certepartierna friskrivningsklausuler, som inskränker endera partens ansvar i hithörande hänseenden, t. ex. *Produce* kl. 16.

147 §

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

Litteratur: NJA II 1936 s. 490 och ovan under 130 §.

1. *Bortfraktarens dröjsmålsansvar.* Sin fulla motsvarighet har detta stadgande i 130 § SjöL i lydelsen enligt 1936 års sjölagsändringar. Om man bortser från det fall att tidsbefraktaren också är lastägare och lider sakskada på lasten, är dröjsmålsskada i själva verket den "normala" typ av skada som tidsbortfraktaren kan orsaka.

2. *Ansvarets utformning.* Det rör sig alltså om ett presumtionsansvar. Till skillnad från 130 § i lydelsen efter 1973 års sjölagsändringar saknas en hänvisning till ansvarsundantag för nautiskt fel och brand.

3. *Kontraktsklausuler.* Vanligen har bortfraktaren helt eller delvis friskrivit sig från detta ansvar i tidscertepartiet, exempelvis så att bortfraktaren ansvarar endast för egenfel men ej för fel eller försummelse av sitt folk. (Jfr *Bredholt & Philip,* Søloven, 1977, s. 237.)

148 §

Betalas tidsfrakten icke i rätt tid, äge bortfraktaren häva fraktslutet och erhålla ersättning för fraktförlust och annan skada.

Litteratur: NJA II 1936 s. 490–494; *Gram,* Fraktavtaler (4 utg. 1977) s. 188–191; *Wilford, Coughlin & Healy,* Time Charters (1978) s. 110–127; och ovan under 124 och 125 §§.

1. *Befraktarens underlåtenhet att betala tidsfrakten.* Befraktarens huvudförpliktelse är att betala tidsfrakten. Fullgör han inte denna sin huvudförpliktelse, uppkommer kontraktsbrott, som ger bortfraktaren möjlighet att både häva certepartiavtalet och erhålla skadestånd.

2. *Betalning skall ske "i rätt tid".* Avsikten med valet av detta uttryck var att "medgiva domstolarna att taga hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet". (Motiven s. 491.) Varje dröjsmål kunde i och för sig inte anses som väsentligt. Någon ledning kan möjligen 28 § KöpL ge. Med hänsyn till den internationella bakgrunden får man räkna med att betydande stränghet iakttas mot befraktaren. Engelsk rätt har nämligen utvecklat ett mycket långtgående krav på punktlighet vid betalningen så att varje minsta dröjsmål medför hävningsrätt för bortfraktaren. Även i Sverige har tillämpats en ganska strikt och formell syn på vilka avvikelser som kan godtas, se *Asta* NJA 1940 s. 151 SHD. En mycket strikt regel låter sig emellertid också missbrukas för att bortfraktaren skall kunna bli fri från ett mindre fördelaktigt avtal i en uppåtgående fraktkonjunktur. På senaste tid har därför de engelska domstolarnas stränga hållning mjukats upp en smula. Nordisk praxis går i riktning att vara klart mindre rigid än härskande engelsk uppfattning. Som exempel kan anföras *Kingsnorth* ND 1974 s. 186 norsk skiljedom.

3. *Kontraktsklausuler.* För att motverka den rigida engelska rätten och därav följande möjligheter till missbruk har nya *anti-technicality* klausuler utarbetats. Ett exempel erbjuder *Reeftime* kl. 23: *"Default in payment".*

4. *Möjlighet att deponera belopp.* Om det råder tvist om hur mycket som skall betalas, finns alltid möjligheten att deponera ett belopp i offentligt förvar i avvaktan på tvistens lösning. Härigenom kan en befraktare undgå risken att bortfraktaren häver certepartiet på grund av befraktarens underlåtenhet att erlägga full betalning.

5. *Skadan.* Förutom hävningsrätten har bortfraktaren, som normalt vid kontraktsbrott, en skadeståndsrätt. Skadan är normalt skillnaden mellan den avtalade tidsfrakten för resten av kontraktstiden och den vid tidpunkten för hävningen gällande marknadsfrakten för motsvarande period. Bortfraktaren har, liksom vilken annan skadelidande som helst, en plikt att minska sin skada så långt möjligt, dvs. i detta fall söka få fartyget under nytt tidscerteparti.

6. *Rätten för befraktaren att frånträda avtalet.* Denna hade i 1936 års förslag reglerats i ett särskilt 2 st., enligt vilket en sådan rätt sades föreligga, utan ersättningsrätt om möjligheten att fullfölja avtalets resor fick anses utesluten av omständigheter utanför befraktarens kontroll. Den stora försiktighet lagskrivarna visat vid erkännandet av en motsvarande rätt vid resebefraktning (se 131–134 §§

SjöL) förde emellertid till att bestämmelsen fick utgå. Ledning får därför hämtas från "allmänna grundsatser om bristande förutsättningar". (Motiven s. 491–494.)

149 §

Uppkommer skada å fartyget på grund av fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar, njute bortfraktaren ersättning av befraktaren.

Litteratur: NJA II 1936 s. 494 nederst; *Ericsson* i Uppsatser i sjörätt (1976) s. 61–138; *Michelet* i AfS Bd 1 s. 523–559; *Tiberg,* Om ansvar för skada på fartyg (1962) s. 36–42.

1. *Befraktarens skyldighet att ersätta skada på fartyget.* Som ett motstycke till principen i 139 § SjöL, enligt vilken befraktaren har att ombesörja lastning, stuvning och lossning, stadgar denna paragraf en skyldighet för befraktaren att ersätta skada på fartyget på grund av fel eller försummelse av befraktaren själv eller hans folk.

2. *Ansvarets utformning.* Detta ansvar är utformat som ett vanligt culpaansvar med rättvänd bevisbörda. Detta kräver, att bortfraktaren ej sällan måste säkra bevisning om skada för att kunna göra gällande skadeståndsskyldighet för befraktaren.

3. *Skada ersätts men ej "fair wear and tear".* Ersättningsskyldigheten förutsätter att bortfraktaren kan visa, liksom i princip varje annan skadelidande, att han lidit någon skada. Till ersättningsbar skada räknas inte normal förslitning, ofta omtalad med det målande uttrycket *fair wear and tear.* Att dra upp gränsen mellan dessa två kategorier är ej sällan ganska svårt. (Härom hänvisas till den utförliga undersökningen av *Ericsson.*) I princip skall fartyget lämnas tillbaka i samma goda skick som när det ställdes till befraktarens disposition.

4. *Kontraktsklausuler.* Ansvaret kan minskas eller helt försvinna genom kontraktsklausuler. Men vanligen har dessa ett innehåll, som helt eller i varje fall nära överensstämmer med 149 § SjöL. Utgångspunkterna för sådana klausuler som *Baltime* kl. 7 och *Linertime* kl. 8 är, att befraktaren har ett ansvar för skador som uppstår på fartyget, utom sådant som hör till normal förslitning. För att lösa uppkommande bevissvårigheter förekommer klausuler om rapporteringsskyldighet, sådana som *Linertime* kl. 30.

5. *Befraktarens principalansvar.* Befraktarens ansvar mot bortfraktaren gäller här inte bara för hans egna handlingar och för hans folk utan för *alla för vilka han svarar.* Vanligen stipulerar tidsbefraktningsavtalen, att befraktaren skall *pay and provide bunkers.* Fråga uppkommer då, om den av befraktaren anlitade bunkerleverantören är en sådan medhjälpare vid kontraktets fullgörande, för vilken befraktaren "svarar" om bunkerleverantören i samband med leveransen orsakar skada på fartyget. Antagligen skall denna fråga besvaras jakande (jfr att befraktaren har åtagit sig att utföra lastning och lossning och för dessa operationer anlitar särskilt stuveriföretag).

150 §

Fraktbidrag till gemensamt haveri skall gäldas av tidsbefraktaren ensam.

Har fartyget utfört bärgning, skall sådan ersättning för löner och kost, som avses i 229 § 1 mom. första stycket 2, tillfalla befraktaren. Den andel i bärgarlönen, som enligt andra stycket av samma moment tillkommer redaren, skall fördelas lika mellan bortfraktaren och befraktaren.

Litteratur: NJA II 1936 s. 495–500 och 1964 s. 329–332; *Brækhus,* Bergning (1967) s. 101–104.

1. *Särregler om gemensamt haveri och bärgning.* Regeln i *första stycket* tillkom genom 1936 års sjölagsändringar, liksom hela avsnittet om tidsbefraktning, regeln i *andra stycket* justerades 1964 i samband med införandet av nya regler om bärgarlönens fördelning i 9 kap. SjöL.

2. *Gemensamt haveri.* Enligt standardavtalen skall gemensamt haveri uppgöras enligt numera *York-Antwerp Rules 1974.* Även om ej något har avtalats, gäller dessa regler enligt 211 § SjöL. Bestämmelsen i första stycket avgör vad som varit en gammal stridsfråga, nämligen om tidsfrakt och konnossementsfrakt skall bidra till gemensamt haveri, annorlunda om tidsbefraktaren har regress för någon del av frakten mot tidsbortfraktaren. Frågan besvaras nekande.

3. *Bärgarlön.* I lydelsen från 1936 uttalades, att befraktaren kunde kräva täckning av tidsfrakt och utgifter till bränsle i den mån detta belöpte på bärgningen; resten skulle delas lika. Med denna hälftendelning avsåg man att anknyta till vad vanligast innehålls i motsvarande klausuler i tidscertepartier. Enligt ändringen 1964 av fördelning av bärgarlön skall *före* fördelningen av bärgarlönen (mellan redaren, befälhavaren och besättningen) ersättning utgå "för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen".

Om bärgningen verkställts av ett tidsbefraktat fartyg, skall avdraget för bränsleutgifter tydligen tillfalla den som betalar bränslet, dvs. vanligen tidsbefraktaren, jfr 138 § SjöL. Därför nämns numera bränslet inte särskilt i detta sammanhang.

Vad beträffar avdrag för löner och kost som belöper på bärgningen skulle dessa normalt tillfalla bortfraktaren, jfr 138 § SjöL. Ändringarna av de materiella reglerna i 9 kap. om fördelning av bärgarlön ansågs då, för bibehållande av nordisk rättsenhet, kräva en motsvarande justering av denna paragraf. För att undgå dubbel ersättning för bortfraktaren föreskrevs att denna andel i bärgarlönen skall helt tillfalla befraktaren, varefter fördelning sker mellan befraktaren och bortfraktaren inbördes.

4. *Kontraktsklausuler.* Andra lösningar av i denna paragraf behandlade problem förekommer avtalade i tidscertepartier, se t.ex. *Baltime* kl.19.

IV. Om konossement

Avdelningsrubriken. Regler om konossements innehåll och rättsverkningar har under loppet av flera århundraden utformats av internationella handelsbruk och därigenom fått en ganska enhetlig prägel. Småningom kodifierades dessa regler i olika nationella sjölagar. Haagreglerna, vilkas syfte var att stärka konossementets värde som omsättningspapper, innehåller alltjämt nästan inga direkta regler om konossementet som värdepapper utan koncentrerar sig på att bygga upp ett sjötransportörens tvingande ansvar för att öka det praktiska värdet av att inneha konossementet. Först Hamburgreglerna 1978 upptar mera utförliga internationella konventionsregler om konossementets innehåll och en del av dess rättsverkningar.

Den svenska sjölagen behandlar hithörande frågor i 151–167 §§, en reglering som i stort grundar sig på fasta internationella handelsbruk. Materialet är grupperat med hjälp av fem underrubriker.

Sin nuvarande utformning fick avsnittet genom 1973 års sjölagsändringar. Både genomgångskonossement och mottagningskonossement behandlas nu som "verkliga" konossement (jfr 95 och 167 §§) i samma mening som det traditionella ombordkonossementet, vilket är en principiell nyorientering i förhållande till 1936 års sjölagsändringar (jfr uttalande av lagrådet i NJA II 1936 s. 500 och *Wiig* i AfS Bd 2 s. 201–450), när avsnittet fick sin nu gällande allmänna struktur.

Om konossements utfärdande och innehåll

Underrubriken. Här har samlats kärnbestämmelserna om vad som är ett konossement och hur det utfärdas. Dessa avgör i väsentliga avseenden vilka verkningar konossementet har. Med hänsyn till transportverksamhetens internationella inriktning är det naturligt, att reglerna bygger på allmänt iakttagna normer inom internationell handel.

151 §

Med konossement förstås en av bortfraktaren eller på hans vägnar utfärdad handling, som innefattar erkännande att gods av viss art och mängd mottagits för befordran eller inlastats och som betecknas som konossement eller innehåller föreskrift om att godset utlämnas endast mot att handlingen återställes.

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

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 101–103; Sjölagskommittén 1921 s. 45–70 och 1922 s. 226–232; SOU 1930: 11 s. 59–60; NJA II 1936 s. 500–502; Prop. 1973: 137 s. 124 och NJA II 1975 s. 297–298; *Bagge* i SvJT 1923 s. 237–241; *Brækhus & Rein,*

Handbok i P & I Forsikring (2 utg. 1979) s. 179–188; *Gorton*, Rembursrätt (1980) s. 99–104 och 177–197; *Grundtvig*, Konossementet I (1902) s. 42–132; *Grönfors*, Successiva transporter (1968) s. 29 ff., Allmän transporträtt (5 uppl. 1977) s. 54–61 och Cargo key receipt and transport document replacement (1982); *Hult*, Lärobok i värdepappersrätt (6 uppl. av *Hessler* 1969) s. 140 ff.; *Lyngsø*, Negotiable dokumenter (1972) s. 279 ff.; Ocean transport documentation and its simplification (UNCTAD and SIDA 1980); *Selvig*, Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland (1975), särskilt s. 47–52; *Sevón* i FJFT 1979 s. 452 ff. och Marius nr 58 (1980); *Tiberg* i Festskrift till Nial (1966) s. 504 ff.; *Wilkens* i *Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 112 ff.

1. *Konossementsbegreppet och obligatoriska uppgifter i konossementet.* Den inledande bestämmelsen i detta avsnitt fastslår vad slags dokument som faller in under begreppet konossement (eng. *bill of lading*, ofta förkortat *B/L*, fr. *connaissement*, ty. *Konnossement*, holl. *cognoscement*, sp. *conocimiento*, portug. *conhecimento*, it. *polizza di carrico*). Själva termen konossement härrör från latinets verb *cognoscere*, som betyder "att erkänna" (i detta fall att godset mottagits för transport, jfr eng. och it. lastningssedel). Termen användes – men mer än ett omnämnande var det då inte fråga om – veterligen första gången i en lag i Skipslegobalken 1 kap. SjöL 1667: "Wederkennelseskriffter, som Cognossementer kallas." *Tengvall*, Tvistemåls Lagfarenheten (1794) s. 225, beskriver "Connoissementer" som "et slags Attester, betyg, som Skeppare gifwer från sig på saker, dem han til Öfwerförsel och aflewerering emottager".

Första stycket fastslår som ett element i denna begreppsbestämning, att det skall röra sig om en handling varigenom sjötransportören erkänner sig ha mottagit visst gods för transport, och som ett annat element att handlingen antingen betecknas som konossement eller föreskriver att godset utlämnas endast mot att handlingen återställs.

Andra stycket anger de därutöver obligatoriska uppgifterna i ett konossement.

2. *Tillkomst.* En begreppsbestämning enligt i huvudsak samma riktlinjer ingick i den ursprungliga 132 § SjöL 1891. Målet var då att uppnå en för Sverige, Norge och Danmark gemensam konossementslagstiftning, något som hade diskuterats utförligt på det femte nordiska juristmötet (Förhandlingar, 1884, s. 167 ff. och *Afzelius* i Bil. II). Vissa justeringar har företagits 1936 och 1973.

3. *Konossementets uppgång och fall – några utvecklingslinjer.* Historiskt brukar konossementet föras tillbaka på de sjöfartsurkunder, som utställdes i Marseille på 1200-talet. Däri förklarade sig utställaren-skepparen ha mottagit visst gods och vara skyldig att lämna ut samma gods till sin motpart eller hans folk efter avslutad resa. (Jfr härom och för det närmast följande särskilt *Pappenheim*, ovan under 71 § a.a. s. 212 ff.). Mottagningserkännandet och utlämningslöftet, båda karakteristiska element i konossementet, finns där. Men mönstret är alltjämt det primitiva att befraktaren-köpmannen själv följer med på resan eller låter sin representant på mottagningsorten ta emot godset.

Vad beträffar landtransporter hade redan utvecklats urkunder, som i sistnämnda avseende påminde mera om dagens konossement. Enligt transportlöftet hade transportören där åtagit sig att utlämna godset till befraktarens representant *eller order (tibi vel cui mandaveris)*. Därmed var förutsättningarna för en utveckling av konossementsskulden som rättslig företeelse för handen. Men en själv-

ständig rätt för mottagaren på sjötransporträttens område utvecklades färdig först på 1600-talet. Och på landtransporträttens område blev det i stället fraktsedeln som kom att bli dominerande (jfr nedan under 15).

Under 1800-talet och den förra delen av 1900-talet fullföljdes utvecklingen av konossementet till den internationella handelns mest sofistikerade och omhuldade dokument. Som dokumentets kärnegenskap framstod alltmera den omständigheten, att *godset får utlämnas endast mot ett originalexemplar av konossementet.* Detta krav på godsets samtidiga utväxling mot dokumentet – "konossementet representerar varan", konossementet har "en representativ funktion" – möjliggjorde en smidig handel med godspartier under långa transporter ("flytande laddningar") under en tid, när transporterna krävde lång tid men papperet kunde befordras snabbare med post eller bud. Möjlighet till smidig omdestinering av varan skapades genom förfoganderättens anknytning till innehav av konossementet, så att lossning kunde ske på den ort, till vilken konossementet under pågående långresa slutligen sålts.

Under de senaste decennierna har de yttre förutsättningarna för internationell handel ändrats på ett sätt, som återverkar på konossementets roll. Transporttiderna har drastiskt förkortats, vilket minskar behovet av att handla med godspartier under deras transport. Samtidigt har posttiderna kraftigt förlängts, vilket medför att pappersdokumenten ibland inte hinner fram i tid för att kunna utväxlas mot godset på bestämmelseorten. Teletekniken och datorerna har öppnat nya effektiva möjligheter för internationell handel. Den tunga apparat av regler och formaliteter, som konossementet i allt högre grad utrustats med, har blivit hindrande, samtidigt som den lätt är öppen för bedrägliga åtgärder av illvilliga krafter i olika hänseenden. Konossementet framstår alltmera som en vår tids dinosaurie, som utvecklats till sådan storlek och komplexitet, att arten håller på att dö ut av sig själv.

4. *En av sjötransportören utfärdad handling.* Historiskt har konossementet startat sin utveckling som en av fartygets befälhavare i egenskap av själva fartygets ägare eller åtminstone fullmäktig för fartygets ägare (redare) undertecknad handling. Att fartygets befälhavare i denna sin egenskap är behörig att företräda fartygets redare (sjötransportören) framgår av 64 § 1 st. SjöL, jfr 95 § 1 st. SjöL. Ännu vid tillkomsten av SjöL 1891 talar motiven om att avlastaren enligt "övligt bruk" bör förelägga befälhavaren utskrivna exemplar av konossementet (utan någon rätt för avlastaren att ensidigt bestämma över konossementets innehåll) och att befälhavaren inte får otillbörligt uppskjuta handlingens undertecknande. (Bet. 1887 motiv s. 103.)

Allt eftersom antalet konossement per fartygsresa ökade, blev detta alltför tidsödande och förhindrade fartygets snabba avseglande, varför fartygets agent betroddes med att, i egenskap av underfullmäktig för befälhavaren, underteckna konossementen ("For the Master, XYZ, as agent", jfr *Beckman,* Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning 1, 1936, s. 143). Detta är antagligen det praktiskt viktigaste exemplet på det eljest sparsamt anlitade institutet underfullmakt *(subagency).* På 1950-talet kunde inte ens denna rationalisering medföra en hanterlig situation. Man började ta sin tillflykt till stämplar, tryckta namnteckningar i facsimile, perforeringar och andra mekaniska metoder.

Denna utveckling avspeglas i lagtexten, som talar inte om undertecknad utan om *utfärdad handling.* Gängse bruk får vara avgörande för vad som krävs. (*Hag-*

bergh, Sjölagen, 1974, s. 59 och *Walin*, Lagen om skuldebrev, 1977, s. 16.) Begreppet utfärda är synonymt med skuldebrevsrättens uttryck, att ett skuldebrev är utfärdat eller utgivet – man har frivilligt "givit ifrån sig" papperet, detta har med vederbörandes vilja kommit ur hans besittning. (Jfr 35 § AvtL, 1 § SkbrL, *Walin*, a.a. s. 16, 134 noten, *Adlercreutz*, Avtalsrätt I, 1980, s. 189 och *Hessler*, Obehöriga förfaranden med värdepapper, 2 uppl. 1981, s. 31–33 med not 45.)

Införandet av datorer och elektroniska metoder för dokumentering av transportdata har accentuerat denna utveckling. I nya konventioner och därpå byggd lagtext anges ibland uttryckligen att elektroniska metoder kan användas. En namnteckning's funktion att åstadkomma *authentication* kan också elektroniskt imiteras genom *answer-back* system, särskilda koder eller fjärrstyrda särskilda maskiner för signering. Uttrycket "utfärdad handling" öppnar möjligheterna för en fortsatt utveckling i denna riktning.

Frågan *när konossementet skall utfärdas* i förhållande till den tidpunkt, då godset mottagits för befordran, har inte uttryckligen besvarats i lagtexten. Men av "sakens natur" framgår, att "någon längre tid inte får förflyta mellan godsmottagningen" och utfärdandet av konossement (jfr SOU 1980:37 s. 241). Bara "sådana kortare uppskov som motiveras av expeditionsrutinerna" kan accepteras (a. st.).

5. *Som innefattar erkännande av att gods av viss art och mängd mottagits för befordran eller inlastats.* Konossementet är till sin natur ett mottagningserkännande och fyller därmed sin betydelsefulla *kvittofunktion*. Det erbjuder därmed bevisning om att visst gods omhändertagits av transportören för transport.

Ett kvitto med anledning av omhändertagande för förvaring (upplagring) kan i och för sig aldrig kvalificeras som ett konossement. Ty det måste alltid vara fråga om ett *omhändertagande i samband med transport*. Detta samband kan ta sig endera av två former. Antingen har sjötransportören mottagit godset för transport utan att det ännu har inlastats i fartyget. Ett sådant konossement kallas *mottagningskonossement (received for shipment bill of lading)*. Eller också har godset redan inlastats på fartyget vid tidpunkten för konossementets utställande. Ett sådant konossement kallas *ombordkonossement (shipped on board bill of lading)*. Denna sistnämnda typ har länge ansetts vara det enda "äkta" konossementet. Den moderna linjefarten tvingade fram mottagningskonossementet, och den verkliga "storhetstiden" för denna typ av konossement har kommit först i och med att de kombinerade transporterna slagit igenom på grund av containerhanteringens genombrott.

Det omhändertagna godset brukar anses bli individualiserat i och med själva omhändertagandet – det är just detta gods transportören är skyldig att redovisa, varken mer eller mindre eller annat (se om redovisningsansvaret nedan under 6). Men *detta omhändertagande med dess individualiserande verkan återspeglas i konossementet* genom den där givna godsbeskrivningen – lagtexten preciserar denna genom orden, att godsets art och mängd skall anges (dvs. individualiseras) i handlingen. Därför kan mottagaren sägas skola erhålla "de kollin, varpå han enligt konossementet har anspråk" (HD:s majoritet i avgörandet *Perssons lådor* NJA 1962 s. 770).

Bestämmelsen har utformats så, att den täcker både mottagningskonossement och ombordkonossement som likställda. Sedan gammalt har man inom internationell handel och bankvärld ansett ombordkonossementet som ett särskilt värde-

fullt dokument. Genom att det utfärdats först sedan lastningen lyckligen slutförts och godset därför "har börjat röra på sig", har man ansett sig få en garanti för att godset inte blir liggande i en hamn i väntan på transport och därför kanske försenas. I och med de moderna systemtransporternas framväxt saknar ett sådant betraktelsesätt egentligen bärkraft. Det väsentliga måste vara, att godset har blivit omhändertaget av en seriös och pålitlig transportorganisatör, vars uppgift det är att se till att godset blir befordrat med lämpliga transportmedel; fartyget är bara ett av flera använda transportmedel. (Jfr *Grönfors,* Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s. 20.)

6. *Och som betecknas som konossement eller innehåller föreskrift att godset utlämnas endast mot att handlingen återställes.* Om en transportör har mottagit gods för befordran, innebär detta givetvis, att transporten avser att godset skall uppnå en slutlig bestämmelseort och där utlämnas till legitimerad mottagare. Detta är så självklart att det numer inte nämns uttryckligen i lagtextens definition (däremot i 151 § SjöL enligt lydelsen enligt 1936 års sjölagsändringar: "... och förbindelse att i bestämmelseorten avlämna godset").

Vad av transportens slutliga mål som anges är däremot själva *utlämningsmekanismen.* Den är nämligen unik för konossementet genom att den sägs skola ske *against surrender of the document,* som det brukar heta i engelskspråkiga konossement. "För att konossementsreglerna skall bli tillämpliga krävs således bara att ordet 'konossement' angivits i rubriken eller att handlingen i texten anges vara ett konossement. Detsamma gäller om mot konossement svarande uttryck på främmande språk, t.ex. 'bill of lading', används. Även om handlingen inte har betecknats som konossement blir reglerna tillämpliga om det i handlingen föreskrivs att godset utlämnas bara mot att handlingen återställs." (Prop. 1973:137 s. 124.)

Hänvisningen till den säregna utlämningsmekanismen kan alltså ske lika väl genom bruk av termen konossement eller motsvarande som genom användande av frasen att utlämnandet av godset endast får ske mot att handlingen återställs. Med syftning på att konossementet måste företes för att transportören skall vara skyldig att prestera brukar sägas, att konossementet är ett *presentationspapper.* Det har också övriga värdepappersrättsliga egenskaper, dvs. är ett *legitimationspapper,* är *negotiabelt* och *invindikabelt.* Med syftning på att transportören kan utlämna godset *med befriande verkan* bara till den formellt legitimerade innehavaren av konossementet brukar sägas, att konossementet är ett *värdepapper i teknisk mening.*

Hänvisningen till den för konossement säregna utlämningsmekanismen är en *nödvändig betingelse* för att ett transportdokument skall kunna klassificeras som ett konossement. Ett dokument som saknar detta element faller alltid utanför konossementsbegreppet. (Avvikande *Lyngsø* s. 280–281.) Ett exempel erbjuder avgörandet *Axelhus* ND 1966 s. 193 SøHa, där rätten slog fast att ett utställt "fraktbrev" (en fraktsedel, jfr nedan 15) inte kunde anses som ett konossement.

Det rör sig här alltså om en *kärnegenskap* för klassen konossement. Den särskilda utlämningsmekanismen kan därför aldrig sättas åt sidan utan att detta drabbar sjötransportören. Vid helbefraktning av sådana varor som spannmål och olja förekommer det ibland, att varan utlämnas trots att mottagaren ej kan förete konossementet; detta har t.ex. ännu ej hunnit anlända med post till mottagaren, men fartyget är redan vid kaj och det är angeläget att undvika dröjsmål med lossningen. Som skäl åberopas då, att enligt hamnkutym i vederbörande hamn

det ej krävs företeende av konossement i denna trad. Ett sådant argument får aldrig godtas, ty en hamnkutym kan aldrig få den dramatiska verkan att själva kärnegenskapen hos konossementsbegreppet plötsligt upplöses till intet. (Se närmare om lokala kutymers begränsade rättsverkan *Tiberg*, The law of demurrage, 3 ed. 1971, s. 110 ff.) Även i linjetrafik är det vanligt på grund av de ökande postbefordringstiderna och krympande godstransporttiderna, att konossementet anländer senare än själva varan till bestämmelseorten. Det förekommer då, att sjötransportören för tids vinnande utlämnar godset utan att kräva konossementets företeende, om mottagaren presterar bankgaranti för den skada som kan visa sig uppkomma till följd därav. (Jfr NJA II 1936 s. 513 med rättsfall i not 1, 515–516 med rättsfall i not 2.) Det är anmärkningsvärt, att banker på sådant sätt garanterar att betala den skada som kan uppkomma på grund av ena partens (sjötransportörens) avsiktliga kontraktsbrott. Förfarandet innebär också en försämring av konossementets värde som omsättningspapper, ty den som köper ett konossement köper den däri angivna varan, inte ett ersättningsanspråk. (Jfr *Gorton*, Rembursrätt, 1980, s. 190 och 275 nederst.) Det får därför antas, att transportören aldrig kan frigöra sig genom utlämning mot bankgaranti liksom att han aldrig kan vara skyldig att efterkomma önskemålet om utlämning mot bankgaranti. (Jfr NJA II 1936 s. 515 nederst och *Lyngsø* s. 293–294.) För att lösa det praktiska problemet att undvika tidsfördröjning i hithörande fall måste man gå till roten med det onda och i stället utfärda ett transportdokument av annat slag, ett som har en utlämningsmekanism som *inte* kräver översändande per post av ett konkret papper. Man kan välja exempelvis en fraktsedel (nedan 15) eller ett dokumentlöst förfarande (nedan 16). (Se *Delfs & Grönfors*, No bill of lading – but my cargo, please, Printed lectures at the Swedish Club Annual Meeting June 6th 1979, och *Gram*, The Intertanko charter party forms, 1980, s. 29–32, liksom Delivery of cargo without presentation of bill of lading, Intertanko 1980.)

Utlämningsmekanismen *against surrender of the document* bildar basen för att konossementet i internationell handel som huvudregel kan sägas *representera varan*. Papperet symboliserar godset så att detta under pågående transport kan göras till föremål för överlåtelse och den nya förvärvaren av papperet vet att han i princip (undantag finns enligt vad som skall framgå av det följande) intar samma rättsställning som om han fått själva godset överlämnat till sig. *Wilkens* (s. 115) sammanfattar detta förhållande så: "Vi har sett, att redaren som regel måste vägra lämna ut godset till annan än den som innehar konossement och som även i övrigt presterar erforderlig legitimation. Otvivelaktigt gäller också, att sådan innehavare är berättigad kräva godsets utlämnande. Redaren kan därför sägas omhänderha godset för den behörige konossementsinnehavarens räkning. Med hänsyn härtill och till konossementets rättsliga kvalifikationer i övrigt är det naturligt, att papperet också fått en för varuomsättningen och kreditväsendet viktig funktion som *substitut för godset*, i det att besittning av konossementet medför direkta rättsverkningar med avseende å godset. Sakrättsligt sett innebär detta, att vid köp eller pantsättning den som fått konossement på godset i besittning i väsentliga avseenden åtnjuter rättsskydd gentemot tredje man som vore han besittare av själva godset."

7. *Konossementet som bärare av transportlöftet.* Mottagandet av gods för befordran och utlämnandet till berättigad mottagare utgör huvuddelen av *transportlöftet, som anger relevanta data för det individuella transportavtalet och bildar själva kärnan i åtagandet.*

Vissa förpliktelser uppkommer "genom ett löfte, som kan vara ensidigt eller ingå som led i ett avtal" (*Rodhe,* Lärobok i obligationsrätt, 5 uppl. 1979, s. 13). När det gäller utgivande av en penningsumma brukar man tala om betalningslöfte. När det gäller den betydligt mera komplicerade förpliktelse, som är förbunden med ett transportavtal, talar man på motsvarande sätt om transportlöfte.

Konossementen innehåller sedan gammalt en transportlöftesmening; ursprungligen var denna det enda innehållet i dokumentet. En sådan transportlöftesmening kan lyda: "Lastat ombord (resp. Mottaget för befordran) i synbarligen gott tillstånd såvida annat ej anmärkts, för att lossas på ovan sagda bestämmelseort ..." "Shipped on board (or Received for shipment) in apparent good order and condition unless otherwise stated and to be discharged at the aforesaid port of discharge ..." I en sådan formulering inbegrips ett *mottagningserkännande* och ett *utlämningslöfte,* sanktionerade av ett *redovisningsansvar* och ett *utlämningsansvar.* Dessa delar av transportlöftet reglerar SjöL närmare i förevarande avsnitt.

Samtidigt förutsätts, att godset också transporteras från avsändningsort till mottagningsort. Härigenom kommer en *fortskaffningsplikt* till uttryck, sanktionerad av ett *fortskaffningsansvar.* Detta sista åtagande, som SjöL behandlar i spridda stadganden om lastning och resans utförande m.m. (se t.ex. 98 §), får inte fullgöras under hur lång tid som helst utan innebär, liksom fullgörelse vid andra avtalstyper, en *plikt till rättidig uppfyllelse.* Denna plikt sanktioneras av ett *dröjsmålsansvar.* Denna sida av transportlöftet behandlar SjöL i 118 och följande §§ och 130 §.

I löftet att utlämna godset på bestämmelseorten ligger naturligtvis underförstått, att godset regelmässigt skall utlämnas sådant som det på avsändningsorten mottagits (i samma skick). Åtagandet måste därför anses samtidigt innefatta åtagande av en *vårdplikt,* sanktionerad av ett *vårdansvar.* Denna sida av transportlöftet behandlar SjöL i 118 och följande §§.

De hittills uppräknade elementen i transportlöftet grundas på transportavtalet, vilket normalt är manifesterat i skrift genom transportdokumentet. På själva konossementet grundas ytterligare en plikt, som utgör ett element i transportlöftet, nämligen plikten att ansvara för *särskilda uppgifter om vikt, mått, stycketal etc. eller göra anmärkningar rörande godset* (undersökningsplikt och upplysningsplikt). Sanktionen är ett *uppgiftsansvar.* Denna beståndsdel av transportlöftet behandlar SjöL i 161 och 162 §§.

Konossementet tjänar som bärare av samtliga element av transportlöftet. Härigenom får det individuella transportavtalet sin konkreta precisering med avseende på godset, transportsträckan o.s.v. (En utförlig analys av transportlöftet ingår i *Grönfors,* Successiva transporter s. 17–91.)

8. *Konossementet som bevis om avtalsvillkoren i övrigt.* Under 1800-talet blev det allt vanligare, att konossement upptog friskrivningsklausuler och en rad andra avtalsbestämmelser, småningom av så stor omfattning, att baksidan fylldes med finstilta klausuler. Sådana standardvillkor träder i stället för den tillämpliga nationella rättsordningens dispositiva regler. Innehållet i sådana avtalsklausuler har alltmera standardiserats genom insatser av sjöfartsorganisationer som BIMCO (Baltic-konferensen i Köpenhamn), särskilda linjekonferenser osv.

Den traditionella utgångspunkten i sjöfartsländer som England har alltid varit, att samtliga avtalsvillkor skall finnas *within the four corners of the document,* och detta krav uppfyller onekligen *long forms* med de standardiserade avtalsvillkoren sam-

lade på baksidan av konossementet. För att uppnå ett mera lätthanterligt formulär introducerade amerikanarna *short forms* som alternativ, innehållande en sammanfattning av väsentliga delar av avtalsvillkoren sådana de upptagits i det fullständiga konossementet.

På senare tid har det blivit allt vanligare med konossement som upptar enbart en *referensklausul (incorporation clause)* med hänvisning till de fullständiga standardvillkoren, som då finns lätt tillgängliga i självständig form för kunder och andra intresserade parter och därför har vidsträckt spridning. (Jfr ovan kommentaren till *Avdelningsrubriken* Om resebefraktning.) Detta förfarande har öppnat vägen för *blank back documents (BBDocs)* med alldeles ren baksida. Denna anordning underlättar den moderna kopieringen och utställandet av erforderliga dokument, som kan ske på vanligt neutralt papper och alltså inte kräver förtryckta blanketter. Denna administrativa förenkling introducerades 1974 inför internationella fora (ECE och UNCTAD) och har snabbt spridit sig. En rekommenderad referensklausul för BBDocs lyder:

"The terms of the transport operator's/carrier's standard conditions of carriage (including those relating to pre-carriage and on-carriage) and tariff applicable on the date of taking in charge of the goods for transportation are incorporated herein as well as any international convention or national law which is compulsorily applicable to the contract evidenced in this document.

A copy of the transport operator's/carrier's standard conditions of carriage applicable hereto may be inspected or will be supplied on request at the office of the transport operator/carrier or their principal agents." (ECE Doc. TRADE/WP. 4/GE. 2/R. 114, 7 February 1979, p. 5.)

De standardiserade avtalsvillkoren kan sedan i sin tur genom referensklausuler hänvisa till transportörens tariffvillkor och till bestämmelse om gemensamt haveri, som på detta sätt rycks in som beståndsdelar i det individuella transportavtalet. Oavsett vilken av dessa metoder som begagnats, tjänar konossementet på angivna sätt som bevis om de standardiserade avtalsvillkor, som ingår som led i det individuella transportavtalet. Detta är en viktig del av konossementets funktion (jfr 160 § SjöL).

I engelsk sjörätt brukar på liknande sätt framhållas, att konossementet i sig självt inte utgör avtalet som sådant men utgör bevis om det föreliggande avtalet. (Se särskilt uttalandet av Lord *Goddard* i *The "Ardennes"*, [1950] 2 All E.R. 517, på s. 519.)

9. *Sammanfattande beskrivning av konossementsbegreppet och konossementets funktioner.* Med ledning av det föregående kan begreppet konossement i den svenska SjöL:s mening sammanfattande beskrivas som

- en av sjötransportören utfärdad handling
- som innefattar hans ensidiga transportlöfte i vad avser mottagningserkännande, fortskaffningsplikt och utlämningslöfte
- och därutöver föreskriver utlämningsmekanismen *against surrender of the document.*

Samtliga dessa tre moment måste ingå för att ett dokument skall kvalificeras som konossement med verkan att de särskilda konossementsreglerna är tillämpliga. Om det sista momentet saknas, är transportdokumentet väl inte ett konossement men faller in under sådana transportdokument som betecknas som fraktsedlar (nedan 15), kvitton med annan utlämningsmekanism (nedan 16) eller

kvitto med särskild friskrivningsmöjlighet i vad gäller ansvaret (nedan 14). Om de båda första leden saknas rör det sig över huvud inte om ett transportdokument utan om något annat, exempelvis ett kvitto på till förvaring lämnat gods.

Konossementets funktioner kan sammanfattas så att dokumentet
- utgör ett kvitto på det för befordran mottagna godset,
- är bärare av transportörens ensidiga transportlöfte,
- utgör bevis om avtalsvillkoren,
- binder utlämningen till endast den som företer dokumentet och återställer detsamma mot godset, varigenom innehavet av dokumentet i väsentliga hänseenden likställs med innehavet av själva godset (möjliggör bekväma köp av "flytande laddning" och godsets ställande som säkerhet för kredit).

10. *Innebörden av att en konossementsuppgift är obligatorisk.* De element, som sålunda ingår i konossementsdefinitionen, utgör givetvis obligatoriska uppgifter i den meningen, att avsaknaden av dem gör att handlingen ifråga inte kan kvalificeras som konossement. I 151 § 2 st. SjöL talas om att konossementet *skall* innehålla vissa uppgifter och vad härunder nämns brukar kallas obligatoriska uppgifter. Meningen med uttrycket obligatorisk ifråga om dessa uppgifter har ibland bestämts som "det i princip nödvändiga för att de till konossementet knutna speciella rättsverkningarna skall inträda" (*Wilkens* s. 122), ibland degraderats till rena ordningsföreskrifter (*Lyngsø* s. 281). Ingendera karakteristiken är kanske helt rättvisande. Om den obligatoriska uppgiften rörande orten för utfärdandet saknas, skall dokumentet då inte behandlas som ett konossement? Nej, det är inte meningen att en så stark sanktion skall tillgripas. Om transportlöftets avsändningsort ändå framgår – observera att avsändningsort och utfärdandeort ej behöver vara densamma, jfr *destination bills of lading,* nedan 11 – fyller dokumentet konossementsdefinitionens krav och får därför anses vara ett konossement, trots avsaknaden av en obligatorisk uppgift. Termen obligatorisk används här i 151 § 2 st. tydligen i en annan och mildare mening än när det gäller uppgifter inom ramen för konossementsdefinitionen i 151 § 1 st. Formföreskriften i 151 § 2 st. får m.a.o. "ej tolkas särskilt strängt". (*Wilkens,* a. st. Jfr *Bredholt & Philip* Søloven, 1977, s. 242.) Datum för utfärdandet kan vara synnerligen betydelsefullt, t.ex. när köpavtal föreskriver "junikonossement" eller liknande, och här kan den bristande dateringen göra konossementsegenskapen om intet i förhållande till köpavtalets föreskrift. Men om andra omständigheter gör, att dateringen på ett ungefär ändå kan klarläggas, medför bristen inte, att dokumentets karaktär av konossement går förlorad. (Jfr diskussionen i Sjölagskommittén 1921 s. 60.) Om däremot något element ingående i konossementsdefinitionen saknas, kan dokumentet aldrig anses uppfylla minimikravet för ett konossement (ovan 6). Enbart i denna *nyanserade* mening kan man tala om att konossementet är en "formfordrande handling" (*Hult* s. 142).

11. *För mottagningskonossement och ombordkonossement gemensamma obligatoriska uppgifter: dag och ort för konossementets utfärdande och avlastaren.* Uppgift om datum för utfärdandet är särskilt viktig vid ombordkonossement, där konossementsdatum normalt skall vara inlastningsdatum med hänsyn till handelns och bankernas traditionella intresse av bevisning för att godset har tagits ombord och "börjat röra på sig". Detta iakttas långt ifrån alltid. I fråga om mottagningskonossement är dagen för transportörens omhändertagande den avgörande. I ett äldre rättsfall, *Suecia or any other vessel of the Johnson-line* NJA 1925 s. 609, avvisade HD

skadeståndsanspråket från köpare av två antedaterade mottagningskonossement, eftersom den citerade frasen inte angav, att godset verkligen skulle ha lastats ombord på *Suecia*.

Orten för konossementets utfärdande behöver inte nödvändigtvis sammanfalla med mottagningsorten eller lastningsorten. Sålunda förekommer för tids vinnande s. k. *destination bills of lading*, vilka utställs direkt på bestämmelseorten genom användning av teleprinter, telefax eller liknande anordning. Ingenting i lagtexten hindrar detta förfarande.

Om förvärvare av konossement eller eljest någon utanför transportavtalet stående tredje man (t. ex. bank) lider skada genom att inlösa konossement i förlitan på någon av dessa uppgifter, föreligger *verkligt uppgiftsansvar* enligt 162 § SjöL. Bestämmelsen om *fingerat transportansvar* i SjöL 161 § kan i vissa lägen tänkas vara tillämplig.

12. *För mottagningskonossement ytterligare erforderlig uppgift: mottagningsorten.* Härmed avses den ort där transportören först mottar godset för transport, dvs. vad i transporträttsliga sammanhang eljest brukar kallas avsändningsorten. Visserligen är det själva det faktiska omhändertagandet av godset som sätter den geografiska begynnelsepunkten för transporten och vidare en såväl geografisk som tidsmässig gräns för vårdplikten. Men detta faktiska omhändertagande skall normalt avspeglas i konossementets uppgifter. Man kan inte undandra sig transportansvarets geografiskt tvingande omfattning genom att uppge oriktig skeppningsort. (*Grönfors*, Successiva transporter s. 30.)

13. *För ombordkonossement ytterligare erforderliga uppgifter: lastningsorten samt fartygets namn och nationalitet.* Lastningsorten ger här den geografiska bestämning som motsvarar mottagningsorten (avsändningsorten) vid mottagningskonossement.

Med äldre tiders i kvalitet oerhört växlande fartygsbestånd var det naturligen något för avtalet alldeles grundläggande, att *visst överenskommet och i dokumentet namngivet fartyg* också verkligen utförde transporten. När det gäller certepartifart kan situationen på denna punkt vara ungefär likartad i dag. Stadgandet i 73 § SjöL utgår från att avtal knutna till bestämt fartyg skall respekteras i enlighet med sitt innehåll. Men när det gäller styckegodstransporter i linjefart är läget ett helt annat. Linjefart bedrivs i dag allmänt med modernt tonnage av jämngod kvalitet, och det blir därför för lastägare och andra intressenter av ganska underordnad betydelse, vilket individuellt fartyg som kommer att faktiskt utföra transporten. Även på certepartifartens område märks en utveckling i riktning mot en mera generiskt färgad transportprestation. Men framför allt konossementen innehåller allmänt vittgående *substitutionsklausuler*, enligt vilka det namngivna fartyget av transportören kan utbytas mot annat utan att detta konstituerar ett kontraktsbrott, ofta även mot andra transportmedel. En sådan klausul kan lyda: "Whether expressly arranged beforehand or not, the Carrier may carry the goods to their destination by the vessel named herein or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or other persons or companies, or by land or air transport, proceeding either directly etc." (Dessa och snarlika formuleringar går tillbaka på *Conlinebill*.) Ibland dras substitutionsmöjligheten t. o. m. in i själva transportlöftesmeningen. (Se vidare ovan kommentaren till 73 § under 6.)

Som obligatorisk uppgift nämns efter 1973 även *fartygets nationalitet*. Denna uppgift fanns angiven i 1936 års lydelse av 152 § såsom en fakultativ uppgift. Någon annan motivering härför finns inte i förarbetena än att "det lärer vara av

lika stor vikt att i konossement få intagen uppgift om fartygets nationalitet som uppgift om dess hemort. Erinras må ock därom, att det blivit allt vanligare, att jämlikt särskilt förbehåll i konossement eller certeparti dispasch angående gemensamt haveri upprättas icke där resan slutar, utan i rederiets hemort eller hemland." (NJA II 1936 s. 503).

I förhållande till utvecklingsländer – som med hänsyn till önskan om nationell lastkvotering hävdat att nationaliteten på fartyget borde vara en obligatorisk uppgift i konossement och liknande transportdokument – har Sverige vid internationella förhandlingar alltid förfäktat den liberala linjen, att en dylik uppgift är irrelevant. *Hamburgreglerna* innehåller heller intet krav på nationaliteten. Det kan ifrågasättas om det här i själva verket rör sig om ett "olycksfall i arbetet" vid den nordiska lagtextens tillkomst, då den förut fakultativa uppgiften i 152 § fördes upp i 151 § om obligatoriska uppgifter. Frånvaron av uppgiften bör med tanke härpå inte under några omständigheter få beröva dokumentet dess egenskap av konossement. (Jfr *Gorton,* Rembursrätt s. 187.) Något uppgiftsansvar lär heller inte kunna förekomma, eftersom uppgiften är irrelevant för bedömningen av konossementets värde i omsättningen.

14. *Mottagningsbevis enligt undantagsregeln i Haagreglerna art. 6.* Vissa transporter är med hänsyn till sin säregna karaktär fritagna från det tvingande transportansvaret, se 168 § sista st. SjöL. Detta gäller när så är skäligt *med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka befordringen skall utföras.* Sjötransportören är då befriad från att utfärda konossement. I stället utfärdas *mottagningsbevis (parcel receipt)* varav framgår att handlingen ej är löpande. Därigenom framgår att sjötransportören har friskrivit sig från eljest gällande tvingande ansvar.

Som exempel på hithörande transporter brukar i rättslitteraturen nämnas bl. a. laster avsedda för polarexpeditioner, för kabelläggningsföretag eller för flygbaser på avlägsna öar. Svenska redare åberopar ibland detta stadgande när det gäller sändningar av styckegods i obetydlig mängd, t. ex. prover som inte har tillräckligt värde för att bära den minimifrakt som rederiet eljest brukar ta ut. Det är tvivelaktigt om inte redaren i sistnämnda fall skulle vara skyldig att på begäran utställa ett vanligt konossement med den effekt, att de tvingande reglerna bringades i tillämpning. (Så *Schmidt m.fl.,* Huvudlinjer s. 34.)

Mottagningsbevis av denna typ har även använts vid försökstrafik i arktiska vatten, då man undersökte möjligheten att begagna fartyg för att få fram gruvutrustning och liknande längre norrut än man tidigare vågat göra (Resolute Bay). När tillräckliga erfarenheter av sådan trafik vunnits, står friskrivningsmöjligheten knappast längre öppen. Motsvarande undantag i luftbefordringskonventionen ansågs sålunda inte längre kunna åberopas vid ett flygbolags försöksflygningar över Nordatlanten, därför att andra flygbolag sedan flera år utförde regelmässiga flygningar över samma route, om vilken även flera pilothandböcker över sträckan och dess särskilda svårigheter fanns utgivna. (A.a. s. 39. Se vidare *Grönfors* i Det legala arktis, Stiftelsen Svensk skeppsforskning nr 137, 1977, s. 26 ff.)

15. *Fraktsedlar till sjöss: sea waybills.* Konossementet som dokumenttyp är historiskt sett bundet till sjömiljön och dess funktionsbehov; det är där det utvecklat sina säregna regler och blivit allmänt erkänt (jfr ovan under 3). Endast ombordkonossementet var "äkta" och bindningen vid ett bestämt fartyg var stark. Detta

band försvagades av mottagningskonossementets framväxt men fasthölls ändå länge (se t. ex. *Sindballe* i Sjölagskommittén 1922 s. 232). I och med "containerrevolutionen" på 1960-talet blev mottagningskonossementet den för sådan trafik dominerande konossementstypen och inbegrep även för- och eftertransport till lands.

Landtransporternas dokument har sedan 1600-talet (det österrikiska och franska diligensväsendet) varit fraktsedeln. Dess historiska ursprung är inte något ensidigt transportlöfte från transportörens sida utan ett meddelande (notis, "fraktbrev") från avsändaren till mottagaren om skickat gods, utan att transportören ursprungligen ens var inblandad i dokumentets utfärdande. (Jfr *Hammarskjöld*, Om fraktaftalet, 1886, s. 18.) Knytningen till transportören skedde senare, och sådan framstår fraktsedeln i det europeiska järnvägsfördraget CIM 1890 och den europeiska biltransportkonventionen CMR 1956. Fraktsedeln kan i sin nuvarande form sammanfattande beskrivas till sina två första element på samma sätt som konossementet, nämligen att den utgör

– en av transportören utfärdad handling
– som innefattar hans ensidiga transportlöfte i vad avser mottagningserkännande, fortskaffningsplikt och utlämningslöfte.

Beträffande det tredje elementet, utlämningsmekanismen, skiljer sig fraktsedeln däremot skarpt från konossementet genom att inte binda godsets utlämnande vid företeende och återställande av själva dokumentet. I stället är utlämningsmekanismen konstruerad på det öppna sättet att

– den som kan legitimera sig som den i fraktsedeln angivne mottagaren har rätt att kräva godsets utlämnande av transportören, så snart godset har ankommit till den slutliga bestämmelseorten.

Just denna anordning gör det inte längre nödvändigt att transportdokumentet befordras med post eller liknande till mottagningsorten, vilket ibland kan ta längre tid än själva godstransporten. På grund av att landtransporterna och lufttransporterna typiskt sett var kortare i tid och rum än sjötransporterna, förelåg inte samma behov av att kunna överlåta godset under pågående transport. Fraktsedeln konstruerades därför inte för att representera varan.

Detta land- och lufttransporternas dokumentationsmönster blev med de nya snabba systemtransporterna, vari ingick även åtminstone ett led med sjötransport, attraktivt för att snabba på utlämningsproceduren. Därför infördes det i sjömiljön i mitten av 1970-talet under beteckningen *sea waybill (W/B);* ibland förekommer de kanske mindre lämpliga benämningarna *ocean waybill* eller *liner waybill*. Därmed hade landmiljöns dokumentationsmönster gått till sjöss, liksom sjömiljöns särskilda dokument konossementet tidigare hade utvidgats till att omfatta även landtransporter. *Skillnaden* mellan de båda dokumenttyperna är numera alltså inte användningsområdet i meningen av landmiljö eller sjömiljö utan helt och hållet *utformningen av utlämningsmekanismen.* Ett dokument, som saknar elementet *against surrender of the document* men upptar övriga element, blir därför vanligen att bedöma som en fraktsedel (ovan 6).

Hamburgreglerna har genom stadgandet i art. 18 uppmärksammat denna utveckling: "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."

16. *Dokumentlösa transporter.* Utvecklingen i transportpraxis tycks gå i riktning mot att transportdokumenten i betydelsen av fysiska papperslappar i ökad omfattning försvinner och att deras funktioner i stället övertas av datorer i kombination med teleförbindelser. (En översikt över problem i samband härmed ger *Grönfors* i NFT 1980 s. 215 ff.) Transportdokument behöver i och för sig inte vara utformade som papper med tryck på; dokumentfunktionen kan bäras av en dator med tillhörande terminaler i förbindelse med varandra (elektroniska dokument). Något kvittoförfarande vid transportörens omhändertagande av godset för transport på avsändningsorten lär alltid bli praktiskt önskvärt, ty därigenom vinns en kontroll av de transportdata, som matats in i datorn vid just denna tidpunkt, vilket i sin tur medför skydd mot eventuella senare förändringar.

Ett dokumentlöst transportsystem, som varit i användning för godstransporter över Nordatlanten sedan maj 1971, är Atlantic Container Line (ACL) *Datafreight Receipt System.* Detta innebär, att avsändaren – om han inte begär att konossement utställs – erhåller bara ett *kvitto* och att terminalen på bestämmelseorten några dagar före fartygets ankomst skriver ut en *hämtningsavi,* som per post översänds till mottagaren. Denna kan därför snabbt hämta godset. Dokumentets funktion som bärare av information (uppgifter om godset m. m.) har helt övertagits av datorn. Ett liknande kvittoförfarande medger *Broström Liner Waybill,* introducerad hösten 1974, tillsammans med nya, enhetliga transportvillkor. *Hamburgreglerna* har genom art. 14 uppmärksammat denna utveckling mot elektroniska dokument.

Vill man bygga in i ett dylikt datoriserat system även finansierings- och bankfunktioner, möjliggörande remburs- och inkassouppdrag med godset som säkerhet för lämnad kredit, måste den enligt fraktsedelsmodell "öppna" utlämningsmekanismen "stängas" på ett sätt som medger en finansiärens kontroll över godset motsvarande innehavet av konossement. Så har också gjorts i det av ACL våren 1982 lanserade *Cargo Key Receipt System,* där banken står angiven som *consignee* och köparen som *notify address;* först sedan betalning erhållits överför banken sin rätt som mottagare till köparen, som därefter är berättigad att få ut godset av transportören. (Se närmare om detta system och hithörande problem *Grönfors,* Cargo Key Receipt.)

17. *Bestämmelsen är i viss mån tvingande.* Visserligen ingår den inte bland dem, som uttryckligen uppräknas i 168 § 1 st. Men 151 § 1 st. har karaktären av legaldefinition och går därför inte att avtala bort. Innebörden av att en konossementsuppgift är obligatorisk är mera komplicerad och har diskuterats närmare ovan under 10.

152 §

I konossement skall på avlastarens begäran intagas uppgift om

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

2. de märken som fordras för att identifiera godset, sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem innan godset mottogs eller lastades och som tydligt anbragts på godset eller dess förpackning

på sådant sätt att de under vanliga förhållanden förbliva läsliga till resans slut;

3. godsets synliga tillstånd;

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

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

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

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

Litteratur: se under 151 §.

1. *Fakultativa uppgifter.* Vilka uppgifter, som skall ingå i ett konossement, framgår dels av bestämningen av vad som är ett konossement, dels av de angivna obligatoriska uppgifterna (151 §). Vilka ytterligare uppgifter, som kan ingå och i denna mening är fakultativa, anges i denna §.

Första stycket samlar sådana uppgifter i en lista numrerad från 1 till 6.

Andra stycket klargör hur långt transportörens skyldighet att införa en uppgift i konossementet sträcker sig, när han har skälig anledning att betvivla uppgiften eller saknar rimlig möjlighet att undersöka dess riktighet.

2. *Tillkomst.* Hithörande bestämmelser infördes 1936 och går tillbaka på Haagreglerna art. 3 (3). En del förändringar av både saklig och redaktionell art gjordes 1973.

3. *Innebörden av att en konossementsuppgift är fakultativ.* Av inledningsorden framgår, att de fakultativa uppgifterna *skall på avlastarens begäran* intas i konossementet. De är i och för sig aldrig begreppsligt nödvändiga som minimiinnehåll i ett konossement, jfr ovan kommentaren till 151 § under 10. Men där avsändaren så begär, är utfärdaren av konossementet *skyldig* att ta in uppgifterna, liksom han enligt 95 § SjöL är skyldig att över huvud utfärda konossement.

4. *Godsets närmare angivna art.* Godsets art är en uppgift som ingår i minimiinnehållet enligt konossementsdefinitionen i 151 § SjöL. Vad som är nytillkommet som en fakultativ uppgift är, att utfärdaren är skyldig att *närmare specificera* godsets art, där avlastaren så begär. Vill avlastaren att de till transport avlämnade TV-apparaterna skall bestämmas till märke och modell m.m., har han rätt att få dessa ytterligare uppgifter införda, även om den allmänna beskrivningen *TV-sets* skulle vara konossementsrättsligt tillräcklig. Det kommersiella intresset av en noggrann specifikation kan vara stort, när syftet är att sälja konossementet och förvärvaren därvid måste falla tillbaka på en tekniskt mera noggrann benämning. För att undvika utrymmeskrävande specifikationer i transportdokumentet är det vanligt att införa en hänvisning till bakomliggande faktura (*as specified by invoice*).

5. *Godsets vikt, mått eller stycketal.* "Det hör till bilden att godsets vikt inte behöver anges, om i stället mått eller stycketal upplyses. Detta är naturligtvis ej idealiskt med hänsyn till att bortfraktarens ansvarighet för godset kan bli underkastad begränsning efter godsets vikt. Men Visbyreglerna innefattar ej ändring av Haagreglerna på denna punkt. Det får antas att vikten likväl i allmänhet lätt kan utredas bl.a. genom innehåll i fakturor eller tullhandlingar." (Prop. 1973:137 s. 124.)

6. *Godsbeskrivning enligt avlastarens skriftliga uppgift.* För att underlätta införandet av begärda fakultativa uppgifter om godsbeskrivningen stadgar SjöL, att de skall införas enligt avlastarens skriftliga uppgifter. Sådana lämnas vanligtvis genom att avlastaren tillhandahåller en konossementsblankett, där han redan fyllt i dessa uppgifter. För riktigheten av uppgifterna svarar avlastaren i förhållande till sjötransportören enligt 153 § SjöL.

7. *Godsmärken.* I fråga om större mängder av last är det vanligt, att olika däri ingående partier förses med individuella märken. Sålunda behandlar det ofta åberopade rättsfallet *Perssons lådor* NJA 1962 s. 770 SHD en last om 14.563 lådor päron och äpplen i 27 olika partier, för vart och ett av vilka utställts konossement med uppgift om det märke som var åsatt de lådor partiet omfattade; ett av dessa partier bestod av 250 lådor märkta "Persson". Avsikten är, att man därmed bekvämt skall kunna identifiera de kollin som konossementshavaren har anspråk på.

Kraven på tydlighet och hållbarhet av sådana godsmärken har särskilt angivits i lagtexten med formulering, som återger Haagreglerna.

Om den särskilda märkning, som skall ske av farligt gods, hänvisas till 92 § SjöL, se ovan.

8. *Godsets synliga tillstånd.* "I överensstämmelse med gällande rätt föreskrivs i punkt 3 att uppgift skall lämnas om godsets 'synliga' tillstånd. Detta uttryck svarar mot konventionens uttryck 'apparent order and condition' respektive 'conditionnement apparent' och är avsett att täcka också t.ex. förskämning som inte är direkt synlig utan enbart ger sig till känna genom dålig lukt." (Prop. 1973:137 s. 124, jfr s. 128.)

I konossementen brukar i transportlöftesmeningen inryckas, efter *Shipped on board* respektive *Received for shipment*, en fras som *in apparent good order and condition.* I nyare formulär tilläggs ofta, efter mönster av *Combiconbill, as far as can be ascertained by reasonable means of checking.* Detta innebär ingalunda någon saklig förändring utan återspeglar bara en önskan att mera precist uttrycka transportörens plikter på denna punkt gentemot transportkunden. (Jfr *Grönfors* i Law and international trade, Festschrift Schmitthoff, 1974, s. 196, omtryckt i Transporträttsliga studier, 1975, s. 232.) Transportörens undersökningsplikt skall strax behandlas närmare (nedan under 12).

9. *Dag för godsets mottagande resp. inlastning.* Dag för konossementets utfärdande uppfattas normalt också som dag för transportörens mottagande resp. inlastning av godset. Eftersom detta långt ifrån alltid iakttas, och tidpunkten för mottagandet resp. inlastningen tillskrivs så stor betydelse vid bankernas bedömning av konossementets värde, öppnar den svenska lagtexten en särskild möjlighet för avlastaren att begära, att konossementet skall ge särskild upplysning om mottagningsdag resp. dag då inlastningen avslutas. "Denna bestämmelse saknar motsvarighet i konventionen." (Prop. 1973:137 s. 124.) Den sistnämnda tidpunkten

innebär tydligen en avsiktlig precisering, med tanke på att lastningens påbörjande inte sällan anges som tidsgräns även där lastningen tar åtskilliga dagar i anspråk, vilket kan göra ett alltför fördelaktigt intryck i tidshänseende på konossementsförvärvaren.

10. *Bestämmelseort och mottagare.* Bestämmelseorten kan anges ganska obestämt som viss hamn "för vidare order", och konossementet kan enligt 154 § SjöL vara ställt till innehavaren. (Jfr NJA II 1936 s. 502 överst.) Det är alltså naturligt, att dessa uppgifter endast har fakultativ karaktär. Normalt anges i linjefart bestämd *final point of destination* liksom *consignee*.

I ett avgörande har den i konossementet utpekade bestämmelseorten (Gdynia) tillagts en sådan utomordentlig betydelse att, efter godsets omdestination till Stockholm på grund av utbrottet av det andra världskriget, ansökan om dödande av konossementen avvisades av domstol på den nya destinationsorten, *Colombia* NJA 1944 s. 75 SHD. Den svenska dödningslagen har alltså ansetts tillämplig bara på konossement med svensk bestämmelseort. (Jfr *Wilkens* s. 133.) Ståndpunkten medför onekligen allvarliga olägenheter. Endast på den ort där godset finns kan någon tänkas få ut detsamma, och resan behandlas enligt de vanliga standardvillkoren därvid som avslutad (avståndsfrakt beräknas ej). Utgången av målet har också kritiserats starkt. (*Walin*, Lagen om skuldebrev, 1977, s. 300 not 17.)

11. *Fraktens storlek samt övriga villkor för godsets befordran och utlämning.* Det mönster, varifrån SjöL utgår i 124 och 125 §§, är att mottagaren betalar frakten i efterskott. Med mönstret att "godset betalar frakten" stämmer vidare överens, att mottagaren måste erlägga alla andra avgifter som åvilar godset, och denna prestation utgör en förutsättning för att han skall få godset till sig utlämnat. Det kan vara fråga om sådana avgifter som terminalhyra, tullavgifter och liknande. Med hänsyn till mottagarens skyldighet att betala och principen i 160 § SjöL, att konossementet bestämmer villkoren för godsets befordran och utlämning såvitt angår förhållandet till mottagaren, krävs att frakten och andra villkor klart redovisas på konossementshandlingen. Ofta sker detta genom stämplar och särskilda påteckningar med angivande av de belopp som det är fråga om i det särskilda fallet.

"Beträffande uppgiften om frakten må anmärkas, att det är av vikt, att konossementet upptager icke endast beloppet utan även villkor rörande betalningen, förskott och dylikt, utvisande bl.a. fraktens eller förskottets karaktär av, såsom det plägar sägas i försäkringsavseende, ett redare- eller lastägareintresse." (NJA II 1936 s. 503.)

Att konossementet fungerar som bevis för avtalsvillkoren över huvud har framhållits i kommentaren till 151 § under 8.

12. *Sjötransportörens upplysningsplikt, undersökningsplikt och reservationsrätt.* 152 § 2 st. överensstämmer helt med Haagreglerna 3 (3) st. 2. "Konventionstexten går bl.a. ut på att i konossement ej behöver tas in avlastaruppgift om godsets art eller vikt, mått eller märken, ifall bortfraktaren ej har rimlig möjlighet att undersöka dess riktighet. Det har redan från början varit klart att konventionen inte skall tillämpas bokstavligt på den punkten (jfr [*Bagge* i] SvJT 1923 s. 217 och nuvarande lydelse av 152 § andra stycket). Bortfraktaren anses ej berättigad att i strid med omsättningsintresset vägra ta in uppgiften utan är skyldig att ta in den med reservation. Vid inarbetningen av konventionstexten har detta beaktats genom

föreskriften att bortfraktaren ej skall vara skyldig att 'utan förbehåll' ta in sådana uppgifter i konossementet." (Prop. 1973: 137 s. 125.)

I förarbetena 1973 beskrivs det svenska rättsläget på följande sätt: "Enligt regler i SjöL är bortfraktaren ansvarig för att godsbeskrivningen i konossementet är riktig, såvida inte mottagaren måste inse att uppgiftens riktighet ej undersökts av bortfraktaren eller uppgiften förenats med förbehåll som visar att undersökning inte företagits. Sådant förbehåll är emellertid inte tillräckligt i fråga om uppgift vars oriktighet bortfraktaren insett eller kunnat inse med vanlig uppmärksamhet. I dessa fall måste konossementet förses med uttrycklig anmärkning om oriktigheten för att bortfraktaren skall gå fri från ansvarighet. Reservationsrätten torde i praktiken utnyttjas så flitigt att bortfraktarens uppgiftsansvar enligt SjöL på det hela taget blir ett ansvar för försummad *upplysningsplikt*." (Prop. 1973: 137 s. 72. Kurs. här.)

Ett vanligt *generellt förbehåll* i konossementsformulären är *weights, measures, marks and numbers unknown*. Om man skulle tillägga sådana klausuler full rättsverkan, skulle de förstöra den kommersiella tilliten till konossement som omsättningsdokument på ett sätt som kunde lamslå traditionell handel. Därför följer av detta stadgande, att sådana generella reservationer *saknar rättsverkan, när transportören insåg eller bort inse att upplysningen i konossementet faktiskt var oriktig*. (Jfr *Selvig*, Grenseland s. 109.)

När det gäller att fastställa, vilka uppgifter transportören rimligen skall anses pliktig att kontrollera, hans *undersökningsplikt*, har man i ett svenskt avgörande ställt kraven mycket högt, nämligen *Oljeslageriet* NJA 1949 s. 449 I SHD. Där var både hanteringsproceduren och väderleksförhållandena så svåra, att aktsamhetskravet förefaller ha varit praktiskt omöjligt att leva upp till. (Se närmare analysen hos *Wilkens* s. 152 ff., jfr s. 123.) Den gjorda *reservationen "said to be"* i förhållande till antalet säckar linfrö underkändes trots detta, eftersom de förhållanden under vilka lastningen skedde inte ansågs ha varit sådana att kontroll av antalet säckar inte kunnat äga rum. En mera realistisk bedömning bör antagligen eftersträvas, så att undersökningsplikten inte blir alltför betungande. (Jfr *Rodhe*, Lärobok i obligationsrätt, 5 uppl. 1979, s. 111–112.)

I den moderna trafiken med avlämnande av hela containers i låst skick skulle det allvarligt störa godsflödet, om transportören skulle öppna varje container för kontrollräkning av innehållet, i konossementet angivet som *1 container said to contain 40 cases of TV-sets and 40 cases of whisky*. För att transportören skall anses skyldig att öppna en container och närmare inspektera innehållet, måste det föreligga något särskilt skäl för honom att göra så. Ett sådant skäl kan vara allvarliga yttre skador på containern, som sannolikt innebär bräckage på stuvad last. Ett annat skäl kan vara att containern läcker, vilket onekligen tyder på inre skador ("bräckage"). Ett tredje skäl kan vara, att containern vid hantering visar sig *top-heavy*, något som kan tyda på felaktig stuvning. Under sådana förhållanden måste transportören ha rätt att öppna containern, och en sådan rätt brukar förbehållas genom en särskild *inspektionsklausul*. Men ju mera vidsträckt en sådan klausul utformas, desto större är risken att *rätten att öppna* och kontrollera tillskapar en utvidgad *plikt* att göra så, vilket är föga önskvärt från synpunkten av ett snabbt och väl fungerande transportsystem. (Jfr *Grönfors* i JBL 1967 s. 300–301, omtryckt i Transporträttsliga studier, 1975, s. 160–161.)

Stöd för den nu utvecklade meningen kan påträffas i förarbetena till 1936 års

sjölagsändringar. Där påpekades beträffande tidigare lydelse: "I gällande sjölag [1891] innehålles stadgande i 145 § om rätt att göra anmärkning i konossement vid inlastning av gods, som är slutet i packor, kistor eller kärl, så att innehållet är befälhavaren obekant, ävensom beträffande gods, som uppgivits till mått, vikt eller antal men icke mottagits efter mätning, vägning eller räkning. Påföljden av sådan anmärkning är principiellt, att bortfraktaren är utan ansvarighet, där uppgiften angående godsets art och beskaffenhet eller dess myckenhet finnes oriktig. Stadgandet vilar på uppfattningen, att det vore obilligt, om befälhavaren skulle kunna tvingas att ikläda sig förpliktelse, utan att han själv haft tillfälle försäkra sig om att uppgiften vore riktig. Där varan avlämnades i sådant skick, att en dylik kontroll icke vore möjlig, måste det - framhålles det i motiven - vara befälhavaren tillåtet att frånsäga sig själv ansvarigheten och låta den stå för avlastarens räkning. Man utginge emellertid från den uppfattningen, att befälhavaren icke vore berättigad att mot avlastarens bestridande göra sådant förbehåll i annat fall, än då han icke vore i tillfälle att säkert utröna, huruvida uppgiften vore riktig eller ej. Då det särskilt nämndes, att varan försändes i slutet skick eller att mät- och vägbara varor icke blivit till befälhavaren uppmätta eller vägda, borde detta förstås såsom exempel å de vanligast förekommande fallen. Även i andra fall, där en meddelad uppgifts riktighet vore svår att kontrollera, borde befälhavaren njuta samma rätt, ty kostnader eller uppehåll behövde han icke underkasta sig för att gå avlastaren tillhanda med bestyrkande av dennes uppgifter om lasten. En liknande bestämmelse möter ock i 146 § sjölagen, varigenom inrymmes befogenhet att, där vid godsets inlastning icke kunnat säkert utrönas om godset var i oskadat skick och försett med behörig beklädnad, i konossementet upptaga klausulen 'fri från läck, bräck eller skada' eller göra annat dylikt förbehåll. Även denna rätt förklaras i motiven till sjölagen vara dikterad av billighetshänsyn i förhållande till bortfraktaren.

Under det att gällande sjölag sålunda kasuistiskt, men med avsikt att dess bestämmelser skola tillämpas analogivis, angiver när en bortfraktare är gentemot befraktaren berättigad att göra inskränkning i ansvaret för uppgifterna i konossementet, har sjölagstiftningskommittén i förevarande stycke uppställt en allmän regel. Den föreslagna regeln ansluter sig nära till 21 § tredje stycket upplagsbevislagen [numera upphävd]. Detta i sin ordning är påverkat av stadgandet i konossementskonventionen art. 3 § 3 andra stycket, återgivet i konossementslagförslaget sålunda, att bortfraktaren, befälhavaren eller agenten icke är pliktig att i konossementet angiva eller upptaga sådan uppgift å märke, vikt eller stycketal, vars riktighet han har grundad anledning att betvivla eller som han skäligen icke kan anses pliktig att undersöka." (NJA II 1936 s. 503–504.)

I linje med vad nu sagts ligger även avgörandet *Asia* ND 1956 s. 245 SøHa. Ett rent konossement avsåg ett parti kokosmjöl, som var förpackat i trälådor, invändigt klädda med folie och vanligt papper. Vid lossning visade det sig, att mjölet var hårt angripet av skadeinsekter. Den omständigheten att befälhavaren utställt rent konossement ansågs inte ha betydelse för sakens avgörande, *eftersom han saknade möjlighet att undersöka varan med tanke på den slutna förpackningen.* Det rena konossementet avsåg enbart det för befälhavaren synbara tillståndet hos varupartiet. Där en trailer avlämnats utan att ha varit täckt med presenning, ansågs sjötransportören ha särskild anledning att kontrollera "den inre stuvningen" men *inte att låta öppna pallboxarna* för kontroll av deras inre packning, *Tor Mercia* NJA

1977 s. 49 SHD.

Reservation gör ett konossement orent (claused). Därmed försvagas konossementets omsättningsvärde, framförallt om konossementet skall omsättas genom remburs. Man kan motverka detta genom att enligt köpavtalet ge lämpliga instruktioner till rembursbanken. (Jfr *The problem of clean bills of lading*, ICC Brochure No. 223.) "Och i praktiken går det ofta till så att bortfraktaren för in de föreskrivna uppgifterna om godset utan någon reservation, mot förbindelse – s.k. *backletter* eller indemnitetsförklaring – från avlastaren att hålla bortfraktaren skadeslös om han nödgas utge ersättning med anledning av att konossementets godsbeskrivning inte stämmer med verkligheten (jfr 163 § SjöL och prop. 1966: 145 s. 186, 193 och 204)." (Prop. 1973: 137 s. 72.)

Ett konossement anses vara rent (*clean*) så länge det inte innehåller "any reservation as to the apparent good order or condition of the goods or the packing" (*British Imex Industries, Ltd.* v. *Midland Bank Ltd.* [1958] 1 Q.B. 542, på s. 551). Reservation beträffande godsets märkning anses därför inte göra ett konossement orent. (*Gorton*, Rembursrätt, 1980, s. 271.)

Hamburgreglerna innehåller i art. 16–17 en utförlig reglering av reservationsrätten och indemnitetsförklaringar.

13. *Bestämmelsen är tvingande.* Föremålet för den rättsliga regleringen är sjötransportörens *skyldighet* att *på avlastarens begäran* utfärda konossement med visst innehåll. Att bestämmelsen är tvingande framgår av att 152 § ingår i uppräkningen av tvingande paragrafer i 168 § 1 st. Därutöver framgår det av att ändamålet är att *skydda godtroende förvärvare* av konossement. Innebörden av att en konossementsuppgift är fakultativ har diskuterats närmare ovan under 3.

153 §

Avlastaren svarar gentemot bortfraktaren för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran intagits i konossementet.

Litteratur: NJA II 1936 s. 506–508; *Wilkens* i *Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 128–129.

1. *Avlastarens ansvar för riktigheten av lämnade konossementsuppgifter.* Här fastslås att avlastaren svarar för riktigheten av sina uppgifter om godset som på hans begäran i enlighet med 152 § SjöL intagits i konossementet.

2. *Tillkomst.* Lagrummet härrör från 1936 års sjölagsändringar och jämkades i enbart redaktionellt avseende 1973.

3. *Ansvarets karaktär.* Ansvaret är av den typ som *Rodhe* kallar *ansvarsförpliktelse.* (Se hans Lärobok i obligationsrätt, 5 uppl. 1979, s. 87 ff.) Det förutsätter givetvis, att transportören på sin sida är i god tro.

4. *Bestämmelsen är dispositiv.* Avlastarförhållandet mellan avlastare och sjötransportör kan utformas annorlunda, om parterna så skulle önska. Så sker emellertid i praktiken aldrig.

154 §

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

Litteratur: NJA II 1936 s. 508–509; *Hult*, Lärobok i värdepappersrätt (6 uppl. av *Hessler* 1969) s. 140 ff.; *Tiberg*, Skuldebrev, växel och check (3 uppl. 1981); *Wilkens* i *Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 112 ff.

1. *Konossementet som värdepapper.* Stadgandet fastslår, när ett konossement är av löpande beskaffenhet och när inte.

2. *Tillkomst.* Motsvarande regel ingick i 134 § 1 st. SjöL i dess ursprungliga lydelse 1891. Viss jämkning skedde 1936, endast redaktionell jämkning 1973.

3. *Konossementets förhållande till skuldebrevslagen.* Enligt motiven till SkbrL (NJA II 1936 s. 15) är skuldebrev en ensidig, till det yttre fristående, skriftlig utfästelse att erlägga ett penningbelopp. Lagens regler är *direkt* tillämpliga bara på sådana *penningprestationer. Konossementsskulden är mera komplicerad* (en egenhet som den delar med prestationsskyldigheten under bl.a. åtskilliga hyres- och tjänsteavtal, jfr *Bengtsson*, Hyra och annan nyttjanderätt till fast egendom, 1979, s. 12–13) därigenom, att den inbegriper fortskaffande, vård och utlämning av bestämt gods och flera ytterligare element, som alla ingår i transportlöftet och utgör transportavtalets kärna (kommentaren till 151 § under 7). Men även om SkbrL således inte är direkt tillämplig, kan den tillämpas *analogiskt* på ett sådant värdepapper som konossementet utgör. (Jfr *Tiberg* s. 19–20 och *Walin*, Lagen om skuldebrev, 1977, s. 16, 168.) Värdepappersrättsliga särregler ger SjöL i följande §§.

4. *Olika typer av löpande konossement.* Ett konossement kan ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Innehavarkonossement begagnas ibland, när avsikten är att sälja varan under pågående transport ("flytande laddning"), särskilt där det är fråga om hel skeppslast och det i bakgrunden finns ett certeparti (olja, spannmål och liknande laster). Utan tvivel vanligast är *orderkonossement.* Även rena *namnkonossement behandlas som orderkonossement, om inte motsatsen uttryckligen anges* (nedan 5). Detta överensstämmer med vad som gäller för växel och check (tidigare även upplagsbevis enligt numera upphävd lag), men på skuldebrevsrättens område gäller en annan princip. (Jfr *Wilkens* s. 127.) Konossementets roll vid den s.k. *förfoganderätten* till godset under transport behandlas nedan i kommentaren till 164 § under 5.

5. *Rektakonossement icke-löpande.* För att ett konossement skall behandlas som icke-löpande krävs, att det utställs som namnkonossement med förbehåll mot överlåtelse genom tillägg av uttryck som *icke till order, non-negotiable* eller liknande. Alltjämt är dokumentet att klassificera som ett konossement, som ju utmärks av utlämningsmekanismen *against surrender of the document,* och härmed skiljer det sig från fraktsedlar, där utlämningen är helt frikopplad från själva dokumentet. (Se närmare *Hult* s. 142 och kommentaren till 151 § under 6; detta var föremål för tvekan vid diskussioner i Sjölagskommittén 1921 s. 67.)

Under Förenta staternas rätt uppfattas däremot en sådan *straight bill of lading* så, att originalet *inte* måste företes och återställas för att godset skall utlämnas på

den slutliga bestämmelseorten. Ett och samma dokument tillskrivs därför olika verkan på vardera sidan av Nordatlanten. Detta faktum har givit upphov till en rad missförstånd mellan europeiska och nordamerikanska sjörättsjurister.

6. *Bestämmelsen är tvingande.* I egenskap av legaldefinition är bestämmelsen sådan, att den ej kan avtalas bort. Avsikten är också att skydda tredje man.

155 §

Konossement skall utfärdas i så många exemplar, som avlastaren finner nödiga. Antalet skall angivas i texten. Utfärdas flera exemplar, skola de vara likalydande.

Litteratur: NJA II 1936 s. 509–512.

1. *Flera konossementsexemplar.* I praktiken utfärdas konossement i flera exemplar. Lagen fastslår här principerna, att antalet alltid skall anges i texten och att alla skall vara likalydande.

2. *Tillkomst.* Stadgandets nuvarande avfattning härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Närmare om antalet.* Sedan gammalt utfärdas konossement vanligen i tre original. Detta är i och för sig ägnat att förvåna, eftersom själva ordet original åsyftar något som är unikt och alltså inte existerar i flera exemplar. Skälet har varit, att ett exemplar får följa godset på dess väg till köparen eller åtminstone skickas med ytpost till honom, ett exemplar sänds med luftpost till köparen, och säljaren behåller för sin del det tredje exemplaret för att vid eventuellt utövande av sin stoppningsrätt enligt 166 § SjöL lätt kunna bevisa vem han är och att han enligt köpavtalet har rätt att stoppa godset (i och för sig är företeende av ett konossementsoriginal därvid inte nödvändigt). Småningom har man inom handelslivet glömt bort dessa avsedda funktioner, och det förekommer numera, att säljaren för att spara porto skickar samtliga exemplar till köparen (eller hans bank i kreditfall) i ett och samma kuvert.

Försök att nedbringa antalet original till ett har gjorts men hittills inte slagit igenom. I vissa formulär har antalet dock nedbringats till två original.

Utöver originalen utfärdas ett antal kopior, oftast märkta *non negotiable copy,* för en mängd olika ändamål: tull, terminaler, ursprungscertifikat, konsulatsfakturor och liknande under somliga rättsordningar särskilt föreskrivna dokument. Antalet konossementsexemplar uppgår ofta till tjugo, undantagsvis till över femtio eller sextio. De administrativa svårigheterna att snabbt och säkert framställa så många likalydande exemplar försöker man övervinna genom enklare metoder för samskrivningsförfarande (med spritduplikator eller liknande anordning) eller mera sofistikerade kopieringsmetoder (t.ex. snabbkopieringsmaskiner med neutralt papper, där behövliga dokument är inprogrammerade och automatiskt trycks ut i en uppsättning genom avmaskningar på en löpande plastfilm). Alla dessa system förutsätter ett gemensamt format och en gemensam uppställning ("nyckel"), där varje uppgift har sin på förhand bestämda plats. Den "nyckel", som hittills blivit mest efterföljd, är *ECE Key Layout.*

Uppgiften om antalet utfärdade konossementsoriginal är så praktiskt viktig, att

den brukar återfinnas i slutet av transportlöftesmeningen på dokumentets framsida, *the face of the bill of lading,* med uttryck som detta: "In witness whereof three (3) original Bs/L have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the others to be void."

Om antalet utfärdade original inte har angivits, innebär denna brist att dokumentets egenskap av konossement går förlorad? Onekligen angriper bristen själva kärnegenskapen, utlämningsmekanismen, i varje fall under pågående transport, där *full set* fordras för förfoganderättens utövande (156 § 2 st. SjöL) och transportören resp. banken alltså måste kunna kontrollera, att samtliga utgivna exemplar också företes. Samtidigt är avsaknaden av enbart en enda siffra onekligen hårt sanktionerad härigenom. Något ansvar för skada, som eventuellt kan uppkomma på grund av att uppgiften om antalet original saknas, brukar man heller inte anta föreligga. (Jfr *Jantzen,* Godsbefordring til sjøs, 2 utg. 1952 s. 442, och *Bredholt & Philip,* Søloven, 1977, s. 244 nederst.) Frågan är emellertid opraktisk, eftersom man genomgående begagnar formuleringar som den nyss anförda, där det i den tryckta texten anges att t.ex. tre original har utfärdats, där inte annat har särskilt uppgivits. Har ingen anteckning gjorts, gäller alltså det tryckta antalet som uppgivet.

4. *Kravet på likalydande exemplar.* Före 1936 stadgades att konossementen skulle ha samma innehåll. Härmed öppnades möjligheter att olika originalexemplar kunde vara avfattade på olika språk. I Danmark och Norge hade man däremot det starkare kravet på likalydande. För att uppnå full enhet infördes då samma krav i den svenska SjöL. Samtidigt avskaffades det äldre institutet numrerade konossementsexemplar (t.ex. *first original, duplicate* och *triplicate*) för att avgöra prioriteten mellan flera samtidigt uppträdande innehavare inbördes – "en av de få originala idéer, den tidigare sjölagskommittén framkom med" (*Alten* i Sjölagskommittén 1922 s. 235). Exemplaren skall alltså vara helt identiska.

5. *Bestämmelsen är tvingande.* Utan att ingå i uppräkningen i 168 § 1 st. är det med hänsyn till syftet att skydda tredje man klart, att bestämmelsen är tvingande.

Om rätt att utfå godset

Underrubriken. Även dessa bestämmelser innehåller en rad regler, som utbildats genom internationella handelsbruk och härmed kodifierats i den svenska nationella lagstiftningen.

156 §

Den, som företer konossement och genom innehållet av dess text eller, vid orderkonossement, genom sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder såsom rätt innehavare av konossementet, vare behörig att fordra godsets utlämnande.

I bestämmelseorten vare, utan hinder av att konossementet

utfärdats i flera exemplar, den som innehar ett av dessa berättigad att utfå godset. Annorstädes än i bestämmelseorten äge han ej utfå godset, med mindre övriga exemplar återlämnas eller ock säkerhet ställes för anspråk, som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot bortfraktaren.

157 §

Anmäla sig flera innehavare av konossement till utfående av godset, må bortfraktaren icke till någon av dem utlämna det, utan åligge honom att för vederbörande lastemottagares räkning upplägga godset under säker vård och därom ofördröjligen underrätta dem som anmält sig.

Litteratur: NJA II 1936 s. 512–519; *Brækhus* i AfS Bd 2 s. 141 ff.; *Grönfors*, Successiva transporter (1968) s. 36–37.

1. *Legitimationsregler.* Dessa båda lagrum hör samman såtillvida, att de ger legitimationsregler med avseende på rätten att få ut godset från transportören.

2. *Tillkomst.* Principerna fanns inskrivna i 134 § 2 st. och 140 § SjöL 1891. Den nuvarande utformningen härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principerna.* Enbart mot företeende av konossement som återställs får godset utlämnas till den person som är *formellt legitimerad*, dvs.

vid *innehavarkonossement* innehavaren av dokumentet;

vid *orderkonossement och rena namnkonossement* den som genom sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller den som efter överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare;

vid *rektakonossement* den som är namngiven som mottagare.

För att man skall vara berättigad att få ut godset på den slutliga bestämmelseorten räcker det med ett av flera original, under pågående transport krävs samtliga original (*full set*), alternativt ett original jämte bankgaranti eller annan säkerhet för skada som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören. Till innehavet av konossementsoriginalen har också knutits den s.k. *förfoganderätten* till gods under transport, som närmare beskrivs nedan 164 § under 5.

Om flera konossementsinnehavare konkurrerar vid en och samma tidpunkt, måste godset uppläggas i avvaktan på att man utreder vem av dem som är berättigad till godset. (Om innebörden härav jfr *Hammarskjöld* i TfR 1900 s. 323.) Bestämmelsen härom är så avfattad, att den kan tillämpas (undantagsvis) även annorstädes än i den slutliga bestämmelseorten. (NJA II 1936 s. 517.)

Sjötransportören saknar både rätt och skyldighet att pröva möjliga befintliga överlåtelsers *materiella giltighet*, annat än om namnkonossement med rektaklausul företes av annan än den namngivne. "Framhållas bör ock måhända, att förevarande stycke [156 § 1 st.] såsom innehållande blott en legitimationsregel ej har den betydelsen, att man ej skulle kunna styrka sin egenskap av rätt borgenär

annorledes än på sätt som i stycket förutsättes. Självfallet står det borgenären fritt att visa sin rätt med alla tillgängliga bevismedel, t.ex. genom utmätningsprotokoll, arvskiftesinstrument och så vidare." (NJA II 1936 s. 513.)

4. *Bestämmelsen är tvingande.* Med hänsyn till syftet att skydda tredje man är det klart, att bestämmelsen, utan att uppräknas i 168 § 1 st., är tvingande.

158 §

Mottagaren vare ej berättigad att utfå godset, med mindre konossementet nedsättes i taka händer och mottagaren meddelar bevis om godsets avlämnande i mån av lossningens fortgång.

Sedan allt godset utlämnats, skall konossementet med åtecknat kvitto återställas till bortfraktaren.

Litteratur: NJA II 1936 s. 519.

1. *Utlämningsförfarandet.* Den särskilda utlämningsmekanismen är tänkt att fungera som en ögonblicklig utväxling av gods mot konossementsoriginal (*Zug um Zug*). Där en sådan samtidig utväxling erbjuder svårigheter har föreskrivits ett särskilt förfarande för att säkerställa transportörens rätt att återfå dokumentet.

2. *Tillkomst.* Samma tankegång låg till grund för 139 § 1 st. 2 p. och 2 st. SjöL 1891. Den redaktionella utformningen härrör från 1936.

3. *Sjötransportörens rätt att kräva konossementets deposition före lossningen.* Ett stort parti gods under ett konossement, kanske rent av hel skeppslast, kräver viss tid för lossning. För att säkra transportörens rätt att få konossementet med påtecknat kvitto återställt, tillerkänns han i denna bestämmelse rätten att före lossningens påbörjande kräva deposition av handlingen liksom, till förekommande av tvist om hur mycket som avlämnats, rätt att successivt få kvitto eller erhålla avskrivning på konossementet. I motiven påpekas särskilt, att denna rätt gäller lika väl för rektakonossement som för löpande konossement. (NJA II 1936 s. 519.)

4. *Utlämningsansvarets utformning.* Utlämningsansvaret (jfr ovan kommentaren till 151 § under 6) är något från vårdansvaret helt självständigt därigenom, att ersättningsskyldigheten för skada utgör en sanktion mot utlämnande till fel person – alltså något i förhållande till godsvården helt fristående. Sådant ansvar föreligger ej bara vid sjötransporter utan vid alla slags transporter. Med stöd av allmänna rättsgrundsatser har HD utdömt ansvar för felaktigt utlämnande av med järnväg transporterat gods (NJA 1907 s. 421). När biltransporterna i Sverige ännu var okodifierade fastslogs i praxis principen, att godset måste utlämnas till den som transportkunden angivit som rätt mottagare; även i övrigt måste transportören följa av transportkunden lämnade instruktioner rörande utlämnande, vid äventyr att transportören eljest blev ersättningsskyldig för den skada, som orsakats av det felaktiga utlämnandet (NJA 1950 s. 575).

5. *Sjötransportörens rätt att försälja upplagt gods.* Denna rätt behandlas ovan i 116 § SjöL.

6. *Bestämmelsen är tvingande.* Syftet är att skydda tredje man och bestämmelsen är därför tvingande, oavsett att den inte uppräknas i 168 § 1 st.

159 §

Har i den ordning som är särskilt stadgad ansökan gjorts om dödande av konossement, vare, sedan offentlig stämning utfärdats, sökanden behörig att fordra godsets utlämnande, såframt säkerhet ställes för vad bortfraktaren kan nödgas utgiva på grund av det förkomna konossementet.

Litteratur: NJA II 1936 s. 519–521.

1. *Rätt att utfå gods sedan ansökan om dödande av konossementet gjorts.* Eftersom utlämnande av godset förutsätter företeende av konossementshandlingen och denna, när den förkommit, kan dödas, ges här en särskild legitimationsregel för detta särfall.

2. *Tillkomst.* Redan SjöL 1891 uppmärksammade dödningsmöjligheten. I samband med tillkomsten av lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling omarbetades 167 § SjöL. Den nuvarande redaktionen härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen.* Här är fråga enbart om legitimation att kräva godsets utlämnande. Enligt 9 § dödningslagen utgör den omständigheten, att den dödade handlingen inte kan företes, ingalunda hinder för sökande att göra gällande den rätt som grundas på handlingen. Den som är förpliktad har att utfärda ny handling, som svarar mot den dödade. Under tiden är sökanden behörig att fordra godsets utlämnande, dvs. transportören skall behandla honom som legitimerad, oavsett att något konossement vid utlämnandet inte kan företes. Den legitimerade har dock att ställa erforderlig säkerhet.

Frågan om rätt att få ut godset verkligen föreligger på grund av det dödade eller nyutställda konossementet får naturligtvis avgöras med ledning av de förut behandlade reglerna angående legitimerad konossementshavares ställning. Jfr i detta sammanhang avgörandet *Colombia* NJA 1944 s. 75 SHD, citerat ovan i kommentaren till 152 § under 10.

4. *Bestämmelsen är tvingande.* Eftersom syftet är att skydda tredje man är bestämmelsen tvingande, oavsett att den inte ingår i uppräkningen av tvingande lagbud i 168 § 1 st.

Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren

Underrubriken. Av de fyra §§, som sammanförts under denna rubrik innehåller de båda mittersta den omkonstruktion av *uppgiftsansvaret*, som genomfördes vid 1973 års sjölagsändringar. Denna utgör en av de väsentliga nyheterna.

För att kunna tjänstgöra som bärare av information rörande transporten, innehåller transportdokumenten en mängd uppgifter om godsets stycketal, synliga tillstånd och liknande. Sådana uppgifter har i fraktsedlar, liksom i dokument över huvud, en bevisverkan (*prima facie evidence*). När det gäller konossement, och endast då, är denna verkan förstärkt till ett uppgiftsansvar i syfte att höja konossementets omsättningsvärde. Detta ansvar kan ta sig endera av *två former.*

Den ena är *fingerat transportansvar*, då uppgiften som beskriver godset får verkan

av exklusivt bevis om att godset mottagits såsom beskrivningen visar, sedan konossementet förvärvats av tredje man i god tro. Transportören kan tvingas att betala ersättning för skada på gods, som i själva verket aldrig har tagits ombord eller som har skadats innan det togs ombord, *som om* skadan hade skett under transportörens ansvarsperiod. Fallet hänförs därigenom under vårdskadorna, det positiva kontraktsintresset ersätts och reglerna om ansvarsbegränsning gäller.

Den andra formen är ett *verkligt uppgiftsansvar* för sådana situationer, där tredje man löser in konossementet i förlitan på riktigheten av dess innehåll och transportören insett eller bort inse, att konossementets innehåll var vilseledande för konossementshavaren. Fallet betraktas då som en ansvarsförpliktelse, det negativa kontraktsintresset ersätts och ansvaret är obegränsat. Denna regel gäller inte bara godsbeskrivningen utan allt relevant innehåll i konossementet, t.ex. även lastningsdatum.

Vid genomförandet av denna lagändring utvecklade DepCh utförligt sin allmänna motivering till stöd för densamma:

"Den omsorg om konossementets bevisverkan som konventionsförfattare och lagstiftare ådagalagt genom Haagreglerna, Visbyreglerna och nationell konventionslagstiftning i ämnet bottnar i den internationella handelns behov av ett omsättningsbart sjötransportdokument som representerar godset. Samma syfte har de nordiska sjölagsreglerna om bortfraktarens ansvar för konossementsuppgifterna. Säljare och köpare behöver ett dokument som kan utnyttjas vid banktransaktioner, t.ex. betalning i remburs. Köprätten kompletterar bilden med regler som förutsätter att köparen under givna förutsättningar – bl.a. att konossementet innehåller vissa upplysningar av köprättslig betydelse – betalar mot konossementet utan att invänta godsets ankomst till bestämmelseorten. Visar det sig i sådana fall efter godsets framkomst att det ej är i kontraktsgillt skick eller att det kommit för sent ombord eller för sent till lossningsorten, kan konossementsförvärvaren visserligen utöva köprättsliga befogenheter utan hinder av att han betalt köpeskillingen och således tänkas ha rätt att avvisa leveransen och häva köpet. Men det är uppenbart, att denna rätt kan vara ganska svår att göra gällande när köpesumman har betalats. Detta gäller särskilt vid internationella köp bl.a. därför att krav mot säljaren i regel måste göras gällande i säljarens hemland. Från praktiska utgångspunkter är det oftast lättare för köparen att hålla sig till transportören, särskilt med hänsyn till möjligheterna att göra fartyget till föremål för tvångsåtgärder.

Mot denna bakgrund är det tydligt att det finns ett starkt behov av att kunna lita på konossementets olika uppgifter om godset, bl.a. när och hur det mottagits och lastats. KonL och SjöL innehåller, såväl som kommittéförslaget, regler som syftar till att tillförsäkra konossementet ett innehåll som säljare och köpare har behov av för sin transaktion. Som tidigare nämnts innebär SjöL att bortfraktaren ålagts ett ansvar för försummad undersöknings- och upplysningsplikt. Haag-Visbyreglerna använder en annan metod, nämligen att ge uppgifterna, såvitt de beskriver godset, verkan av exklusivt bevis att godset mottagits såsom denna beskrivning visar, sedan konossementet förvärvats av tredje man i god tro. Ehuru dessa reglers syften till stor del sammanfaller, kan ett par särdrag urskiljas.

A pprätthålla konossementets bevisverkan med den stränghet Haag-Visbyreglerna föreskriver innebär att, om godset inte motsvarar konossementets beskrivning, mottagaren kan hålla bortfraktaren ansvarig därför som om avvikelsen

har sin grund i dennes bristande vård om godset, vare sig detta överensstämmer med verkligheten eller ej. Detta innebär alltså i vissa fall att ett indirekt uppgiftsansvar kan utkrävas i form av fingerat transportansvar. Ansvarigheten följer då helt reglerna om transportansvaret vilket bl. a. innebär att bortfraktaren kan göra gällande begränsningsrätt.

Ett särskilt ansvar för att konossementet förses med riktiga uppgifter om godset innebär, att mottagaren kan kräva ersättning för den skada han lider genom att han löser in konossementet, ehuru han med insikt om det verkliga läget kunnat vägra detta och hålla köpeskillingen inne eller kräva prisnedsättning. Ett sådant direkt uppgiftsansvar för bortfraktaren står i själva verket så nära säljarens ansvar för kontraktsenlig leverans att det kan sägas i viss mån konkurrera med detta. Så har det också uppfattats i nordisk rättstillämpning (jfr ND 1949 s. 34). På motsvarande sätt får det ansvar betraktas som bortfraktaren enligt allmänna regler torde stå för att annan för köparen väsentlig konossementsuppgift, t. ex. tidpunkten för lastningen, är riktigt angiven. Den skada det här är fråga om får beräknas med utgångspunkt i köpeskillingen och inte, som vid verklig eller fingerad transportskada, med utgångspunkt i godsets värde på bestämmelseorten, något som kan få praktisk betydelse vid prisändringar på marknaden där (jfr ND 1969 s. 105). Ansvaret är inte heller såsom transportansvaret begränsat till visst belopp.

I förhållande till nuvarande ordning – som upprätthåller konossementets tillförlitlighet med en kombination av uppgifts- och transportansvar, varvid de båda ansvarsformerna delvis täcker varandra – innefattar kommittéförslaget främst den ändringen att sanktionen mot oriktig godsbeskrivning i ett omsatt konossement väsentligen skall utgöras av transportansvar och att det särskilda uppgiftsansvaret ersätts av det ansvar som därvidlag kan föreligga på grund av allmänna rättsgrundsatser.

Det är, som jag ser det, inte givet att ett förstärkt, i vissa fall fingerat transportansvar är den mest ändamålsenliga lösningen på problemet att befästa handelns tillit till konossementet. Jag har redan varit inne på att inlösning av konossementet i förlitan på dess vederhäftighet kan ge upphov till annan förmögenhetsskada än sådan som transportansvaret är utformat för. Men genom Visbyreglerna har man för konventionens del föredragit att via konossementets bevisverkan lösa problemet med hjälp av transportansvarsreglerna. Tillträde till Visbyreglerna förutsätter alltså, att denna metod godtas. För min del finner jag inte heller skäl att begränsa lösningens giltighet till utrikes fart, vilket förespråkats under remissbehandlingen.

Emellertid kan det ifrågasättas om ej ett visst utrymme likväl återstår för att ålägga bortfraktaren ett direkt ansvar för att konossementsinnehållet är korrekt. Konventionen kan inte betraktas som uttömmande härvidlag och hindrar således inte att dess regler i nationell rätt kompletteras med regler om uppgiftsansvar. Inom ramen för det rättsförhållande mellan bortfraktaren och mottagaren som konossementet ger upphov till, torde bortfraktaren i brist på specialreglering av den typ SjöL nu innehåller likväl komma att få svara för att konossementet inte blir vilseledande för mottagaren, ett ansvar som rimligen förutsätter att bortfraktaren insett eller – med iakttagande av den aktsamhet som rättsförhållandets art motiverar – bort inse att mottagaren kunde bli vilseledd genom att lita på konossementet i det skick vari bortfraktaren utfärdat det. Vidare är det uppen-

bart, att hanteringen av konossementsuppgifterna kan innefatta osant intygande eller annan oredlighet och ge upphov till ersättningsansvar på den grunden. Det torde vara uppgiftsansvar av här skisserat slag som åsyftats med kommitténs hänvisning till allmänna rättsgrundsatser. Ett sådant ansvar faller utom konventionens ram och kan då inte bli underkastat den begränsning och andra för bortfraktaren förmånliga inskränkningar som gäller för transportansvar. Det får antas att liknande ansvar skall kunna utkrävas vid sidan av transportansvaret även enligt andra länders rättsordningar. Det torde bl. a. kunna tänkas bli fallet enligt amerikansk, brittisk och holländsk rätt. I fransk rätt finns en uttrycklig regel som föreskriver ett sådant ansvar.

Det är enligt min mening mest ändamålsenligt att bortfraktarens direkta ansvar för konossementsuppgifterna, sådant jag här framställt det, slås fast genom uttrycklig lagregel. Därigenom undgås den relativa osäkerhet som det skulle innebära att helt överlämna frågan till praxis. Vid de nordiska departementsöverläggningarna i ämnet har enighet uppnåtts om en sådan lagregel och jag förordar därför den lösningen." (Prop. 1973:137 s. 75–77 och NJA II 1975 s. 302–304.)

160 §

Villkoren för godsets befordran och utlämnande bestämmas, såvitt angår förhållandet till mottagaren, av konossementet; och kan förty vad fraktavtalet härutinnan innehåller icke mot honom åberopas, med mindre i konossementet intagits hänvisning därtill.

Betalning för överliggetid eller för annat uppehåll vid godsets inlastning må icke avfordras mottagaren, där ej konossementet utvisar att fordringen är ogulden. Är gemensam tid bestämd för lastning och lossning, må ej mot lastemottagaren åberopas att längre tid än i 87 § sägs använts för lastningen, med mindre anteckning om den använda tiden gjorts på konossementet.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 106–107; NJA II 1936 s. 523–525.

1. *Konossementets betydelse för rättsförhållandet mellan mottagaren och transportören.* Häri fastslås grundsatsen, att konossementet bestämmer rättsförhållandet. Villkoren skall framgå av dokumentet för att mottagaren skall bli bunden.

Första stycket ger den allmänna huvudregeln.

Andra stycket innehåller några särregler, som vilar på samma grund som huvudregeln.

2. *Tillkomst.* Principen fastslogs i SjöL 1891, den nuvarande utformningen härrör från 1936. Samtidigt har rättsutvecklingen i vissa avseenden förändrat hela det faktiska innehållet i de begagnade uttryckssätten.

3. *Den teoretiska utformningen av rättsförhållandet till mottagaren.* Enligt motiven till SjöL 1891 var konossementet avgörande som grundval för rättsförhållandet mellan mottagaren (som inte samtidigt var befraktare) och befälhavaren. Den

sistnämnde iklädde sig nämligen en förpliktelse *i förhållande till lastmottagaren,* varvid konossementet avlöste befraktningsavtalet som grund för *detta* rättsförhållande. (Bet. 1887 motiv s. 106.) I överensstämmelse med denna allmänna syn infördes i 144 § SjöL 1891 stadgandet att konossementet bestämmer rättsförhållandet till mottagaren. Motsvarande bestämmelse upptogs 1936 i 160 §. Förebild för formuleringen var den tyska HGB § 651: "Das Konnossement ist für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter massgebend; insbesondere hat die Ablieferung der Güter an dem Empfänger nach dem Inhalte des Konnossements zu erfolgen."

I motiven till 1936 års sjölagsändringar kopplas detta uttryckssätt till den även från tysk rätt hämtade idén om skripturaansvar gentemot mottagaren i stället för den engelska principen om konossementet som exklusivt bevis för uppgivet innehåll. "Principiellt gällde sålunda, att om befälhavaren icke i konossementet angivit, att något av det äldre förhållandet skulle ingå i det nya, lastemottagaren stode utanför det äldre förhållandet. Befälhavaren vore med hänsyn till det i konossementet upptagna förhållandet förpliktad 'non quia recepit, sed quia scripsit'. Hans förpliktelse bedömdes i detta hänseende uteslutande efter konossementets lydelse." (NJA II 1936 s. 521.)

Efter 1973 har SjöL gått över till den mera konventionstrogna engelska tanken om konossementet som exklusivt bevismedel *(conclusive evidence).* Men 160 § står kvar oförändrad. Innebörden härav är, att den teoretiska grunden har förändrats, medan den praktiska funktionen av stadgandet är densamma.

4. *Transportavtalets utveckling till ett trepartsavtal.* Alltsedan transportavtalet på grund av praktiska behov utvecklats så att mottagaren fått en självständig rätt mot transportören, har jurister lagt ned åtskillig energi på att "juridiskt förklara" att mottagaren också är indragen i avtalsförhållandet. Denna avvikelse från den normala tvåpartsmodellen för avtal motiverade *Hammarskjöld* i en grundläggande avhandling (Om fraktaftalet, 1886, s. 160–233) med att hänvisa till den civila penninganvisningen, detta vare sig konossement har utställts eller ej. *Anvisningen* är en anmaning av en person, assignanten, till en annan, assignaten, att prestera till en tredje, assignatarien – en anvisning som assignaten accepterar. (Se senast och översiktligt *Tiberg,* Skuldebrev, växel och check, 3 uppl. 1981, s. 106–110.) Transportören anses på motsvarande sätt acceptera avsändarens anvisning till mottagarens förmån genom att motta godset med mottagarens adress eller en på mottagaren lydande fraktsedel eller därigenom, att transportören utställer ett konossement, detta må från början lyda på viss man eller, i följd av indossament eller innehavarklausul, senare beteckna en bestämd person som mottagare (*Hammarskjöld,* a.a. s. 195). Mottagarens förpliktelse att betala frakt eller andra godset åvilande avgifter förklaras genom att denne accepterar en andra, även den av avsändaren utfärdad anvisning att betala transportören (a.a. s. 231. Jfr *Steneby,* Reseavtalet, 1981, s. 46–74, som vid analys av det rättsliga förhållandet mellan resenär, researrangör och resebyrå begagnar ett likartat modelltänkande.)

En annan juridisk "förklaring" som åberopas är konstruktionen *tredjemansavtal.* Vid tiden före sin "omvändelse" försvarade *Lundstedt* i en dogmatiskt hållen avhandling (Aftal angående prestation till tredje man, 1908, s. 194–197) ivrigt detta synsätt i en särskild utformning, och därvid kritiserade han Hammarskjölds uppfattning i skarpa ordalag. Ytterligare förekommer, att man åberopar reglerna om *cession av fordran* till stöd för att mottagaren inträder med ett på fraktavtalet

grundat krav direkt mot bortfraktaren-transportören.

Så snart det finns ett konossement utfärdat, erbjuder detta oavsett förklaringsmodellen den spik, varpå man lättast hänger upp mottagarens rättigheter och förpliktelser enligt transportavtalet. Konossementet bestämmer i denna mening avtalet i förhållande till mottagaren.

Nu för tiden, när åtskilliga fall av avtals rättsverkningar mot utanförstående är godtagna (jfr t. ex. *Gomard,* Introduktion til obligationsretten, 1979, s. 76–82) och transportavtalet med sin karakteristiska konfiguration av triangelförhållande är erkänt och väl etablerat sedan länge, förefaller det inte längre vara nödvändigt med någon sådan "kringgående rörelse" utan lämpligare att rakt på sak fastslå, att *transportavtalet till sin typ är ett trepartsavtal.* (*Grönfors,* Successiva transporter, 1968, s. 61–67 och Allmän transporträtt, 5 uppl. 1977, s. 46, jfr *Adlercreutz,* Avtalsrätt I, 1980, s. 101.) Men även med denna förändrade grundsyn är det ett rättspolitiskt önskemål att *skydda mottagaren mot överraskningar.* Han skall veta vad han blir bunden av, när han förvärvar ett konossement. I denna mening bestämmer konossementet alltjämt villkoren i förhållande till mottagaren.

5. *Principen.* Det 1936 tillkomna tillägget om att vad fraktavtalet innehåller inte kan åberopas med mindre i konossementet intagits en hänvisning därtill innebär inte någon ändring utan blott ett förtydligande. "Redan nu är det nämligen – såsom ock lagrådet erinrade vid granskningen av förslaget till upplagsbevislag 25 § – klart, att med den i 144 § första stycket sjölagen upptagna regeln ej avses att uttala, det konossementet uttömmande reglerar rättsförhållandet mellan bortfraktaren och lastemottagaren, i det att nämligen lagens föreskrifter måste anses gälla, i den mån desammas tillämplighet ej uteslutits genom bestämmelser i konossementet. Erinras må även om vad vid rubriken till förevarande avsnitt framhållits angående möjlighet att åberopa invändningar, som grunda sig å det ursprungliga rättsförhållandet mellan bortfraktaren och avlastaren. Även i detta sammanhang må för övrigt betonas vad förut anförts angående betydelsen av allmänna privaträttsliga regler, enkannerligen rörande avtal och skuldebrev, såsom kompletterande sjölagen i dess egenskap av en speciallag. Som exempel må anföras betydelsen av 29 § avtalslagen jämväl för detta rättsområde. Med hänsyn till det anförda har det icke synts nödigt eller lämpligt att i lagtexten angiva betydelsen av god eller ond tro för tolkningen av den i förevarande § uttalade principen." (NJA II 1936 s. 524.)

Konossementets funktion som bevis om avtalet och dess villkor har förut beskrivits (kommentaren till 151 § under 7 och 8).

6. *Konossement med bakomliggande certeparti.* I linjefart utfärdas vanliga konossement utan att detta sker med utgångspunkt från ett bakomliggande certeparti. Vid helbefraktning – särskilt av spannmål, olja och liknande laster – är det däremot vanligt, att konossementet utfärdas i anslutning till ett certeparti. Dettas villkor kan alltid göras gällande mot mottagaren, där denna samtidigt är befraktare. I förhållande till övriga är en allmän hänvisning till certepartiet tillräcklig *(incorporation clause).* Möjligen ställs krav på att hänvisningen till ingående jurisdiktions- och skiljedomsklausuler får en särskilt framträdande utformning, men senaste svensk praxis (se särskilt NJA 1980 s. 46) är i detta avseende inte särskilt fordrande (annat än i utpräglat konsumentbetonade fall, jfr NJA 1979 s. 401).

Om villkoren i certepartiet står i strid med dem i konossementet, uppkommer frågan, vilket villkor som blir gällande. En nyanserad bedömning blir här nöd-

vändig. Se kommentaren till 95 § under 8 och till 141 § under 4. (Jfr *Tiberg* i Festskrift till Nial, 1966, s. 504 ff., och *Falkanger* i Six lectures on the Hague Rules, 1967, s. 55 ff.)

7. *Tvingande rätt.* "Att den reglering av konossementet, som möter i förevarande §, är tvingande rätt torde ligga i öppen dag." (NJA II 1936 s. 525.) Tanken bakom lär vara, att stadgandet i själva verket anses angå "tredje mans" rätt. Sålunda sägs i annat sammanhang i motiven, att stadgandena i konossementsavsnittet, "såsom givna i tredje mans intresse, även oberoende av särskilt lagbud måste i stor utsträckning betraktas såsom tvingande". (NJA II 1936 s. 301. Jfr *Grönfors* i Festskrift till Nial, 1966, s. 210, omtryckt i Transporträttsliga studier, 1975, s. 140.)

161 §

Godset skall anses mottaget eller lastat såsom det beskrivits i konossementet, om ej annat styrkes. Motbevisning får dock icke föras gentemot tredje man som förvärvat konossementet i god tro.

Har bortfraktaren enligt 152 § andra stycket i konossementet tagit förbehåll mot riktigheten av uppgift om godset, får sådant förbehåll ej åberopas mot tredje man, om bortfraktaren insett eller bort inse att uppgiften var oriktig och förbehållet saknar uttrycklig anmärkning om oriktigheten.

Har anmärkning om skada på godset eller brist i dess förpackning icke tagits in i konossementet, skall godset anses ha mottagits eller lastats i gott synligt tillstånd, om ej annat styrkes. Bestämmelsen i första stycket andra punkten har motsvarande tillämpning.

Litteratur: Prop. 1973:137 s. 71–77 och NJA II 1975 s. 299–307, som återges så gott som i sin helhet ovan under *Underrubriken* före 160 § och nedan i kommentaren; *Selvig,* Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland (1975) s. 113–161; *Tiberg* i FJFT 1975 s. 181 ff. och AfS Bd 12 s. 318 ff.; *Ph. Wilkens* i Uppsatser i sjörätt (1976) s. 189 ff.; och vidare vad som sägs ovan under 152 §.

1. *Fingerat transportansvar.* Häri anges de nya regler, enligt vilka uppgifterna i konossementet medför ansvar *som om* godset skulle ha skadats eller förkommit under transporten. Dessa fall hänförs alltså under vårdskadorna, det positiva kontraktsintresset ersätts och reglerna om ansvarsbegränsning gäller.

Första stycket återger den i Visbyreglerna reviderade Haagregeln om konossementet som exklusivt bevis.

Andra stycket stadgar, att reservation enligt 152 § 2 st. SjöL saknar verkan mot godtroende, om förbehållet inte upptagits uttryckligen genom anmärkning i konossementet.

Tredje stycket behandlar verkan av att konossementet är rent (utan förbehåll eller anmärkning).

2. *Tillkomst.* Stadgandet är en nyhet för 1973 års sjölagsändringar.

3. *Konossementet som exklusivt bevis.* Här fastslås grundsatsen, att godset skall anses ha mottagits och lastats av transportören sådant det beskrivits i konossementet. Denna grundsats utvecklas omfångsrikt i motiven, som här citeras oavkortade:

"Om t.ex. konossementet anger att 100 säckar kaffe har mottagits för befordran men endast 80 säckar utlämnas till den som förvärvat konossementet i god tro skall man vid bedömningen av bortfraktarens ansvarighet utgå från att de resterande 20 säckarna förkommit under befordringen, och detta även om bortfraktaren kunnat bevisa att han faktiskt endast har tagit emot 80 säckar för befordran (s.k. fingerat eller indirekt transportansvar). Om konossementet däremot innehas av avlastaren eller om konossementsförvärvaren var i ond tro, innebär bestämmelsen att bortfraktaren har möjlighet att bevisa att uppgiften i konossementet var oriktig och därmed undgå ansvarighet. Han kan t.ex. bevisa att det redan vid inlastningen uppmärksammats att partiet bara omfattade 80 säckar men att parterna enats om att ett s.k. rent konossement skulle utfärdas. Naturligtvis kan bevisning av denna typ vara nödvändig redan för att visa ond tro på mottagarens sida.

Bestämmelsen hindrar inte att den som fövärvat konossementet i god tro får föra bevisning om att konossementets uppgifter är oriktiga. Som jag närmare skall beröra under 162 § kan han i vissa situationer ha ett intresse av att föra sådan bevisning för att komma i åtnjutande av ett obegränsat ansvar för bortfraktaren. Någon reglering av bevisbördan för förvärvarens goda tro innefattar förslaget ej och det innebär, i överensstämmelse med allmänna grundsatser i ämnet, att god tro som regel får presumeras. Att godset skall anses 'lastat såsom det beskrivits i konossementet' innebär också att godset skall anses lastat i lastrum om konossementet inte innehåller uppgift om att däckslastning har ägt rum. I denna del motsvarar bestämmelsen nuvarande 162 § andra stycket. Det bör emellertid erinras om att det i containerfart ofta inte är möjligt att ange vilka containers som lastas på däck och vilka som lastas i fartygets rum. I sådana fall är det brukligt att på konossementet ange att containern får lastas på däck. Men mottagaren har i containerfart ofta anledning räkna med däckslastning även utan att detta framgår av konossementet.

I de situationer då konossementsuppgifterna skall anses vara riktiga kan bortfraktaren således freda sig från ersättningsanspråk endast enligt de för transportansvar gällande reglerna. Den främsta effekten härav är att ansvaret blir begränsat enligt 120 §. Det gäller, som jag framhållit i det föregående, även om godset faktiskt inte kommit ombord eller var skadat redan då bortfraktaren mottog det. Fiktionen att godset mottagits eller lastats så som konossementet anger kan tydligen inte brytas ens som ett led i bevisföring om att bortfraktaren ej brustit i vården om godset; han kunde eljest exculpera sig därvidlag just genom att visa att godset skadats innan han mottog det eller att det ej tagits ombord. Till skillnad från vad som är fallet enligt gällande rätt (161 § första stycket SjöL) kan mottagaren (konossementsförvärvaren) göra ersättningsanspråk gällande utan hinder av att han måst inse att bortfraktaren ej undersökt den ifrågavarande uppgiftens riktighet, t.ex. ifall godset befordrats i container som förseglats innan

den avlämnades till bortfraktaren. I sådana fall torde bortfraktaren likväl reservera sig mot uppgiften." (Prop. 1973: 137 s. 125–126.)

4. *Verkan av reservation i förhållande till godtroende tredje man.* "Såsom nämnts under 152 § andra stycket kan bortfraktaren i konossementet göra förbehåll beträffande uppgift i konossementet, om han har skälig anledning att betvivla uppgiftens riktighet eller han inte har haft rimlig möjlighet att kontrollera uppgiften. Har sådant förbehåll tagits, måste konossementsförvärvaren således räkna med att uppgiften kan vara oriktig och han är då inte längre i god tro. I syfte att stärka konossementets omsättningsvärde meddelas därför i andra stycket en bestämmelse som ålägger bortfraktaren ett ansvar för försummad undersökningsplikt. Bestämmelsen innebär att bortfraktaren inte utan vidare kan undandra sig ansvar genom att ta ett generellt förbehåll mot uppgift i konossementet. I tredje stycket meddelas vidare en särskild bestämmelse som innebär att underlåtenhet att i konossementet ta in uppgift om godsets och förpackningens tillstånd behandlas som om uppgift lämnats att godset och förpackningen är i gott synligt tillstånd.

Enligt *andra stycket,* som nära svarar mot nuvarande 161 § andra stycket, kan bortfraktaren inte mot tredje man åberopa sådant förbehåll mot riktigheten av uppgift i konossementet som bortfraktaren har tagit enligt 152 § andra stycket, om bortfraktaren har insett eller bort inse att uppgiften är oriktig och han har underlåtit att förse förbehållet med uttrycklig anmärkning om i vilket hänseende uppgiften är oriktig. Har uttrycklig anmärkning förts in i konossementet går således bortfraktaren alltid fri från ansvarighet. Har bortfraktaren bara gjort ett generellt förbehåll, t.ex. 'weight, measures, marks and numbers unknown', går han fri från ansvarighet om han inte insett och inte heller, med användande av normal aktsamhet vid sådan undersökning av godset som rimligen kan krävas av honom, borde han insett att uppgiften var oriktig. Har bortfraktaren brustit i sin undersökningsplikt får han ej åberopa förbehållet. Godset skall då enligt första stycket anses ha mottagits eller lastats såsom det beskrivits i konossementet och bortfraktaren ådrar sig således ansvarighet enligt reglerna om transportansvar. Har bortfraktaren inte ens tagit ett generellt formulerat förbehåll leder bevisregeln i första stycket till att transportansvar kan utkrävas.

Undersökningsplikten gäller bara i förhållande till tredje man och bestämmelsen i andra stycket kan således bara åberopas av den som har förvärvat konossementet. Innehas konossementet av avlastaren går bortfraktaren enligt första stycket fri från ansvarighet, oavsett om förbehåll har tagits eller ej, om han visar att konossementsuppgifterna är oriktiga, t.ex. att det faktiskt mottagna antalet kollin var mindre än konossementet utvisar. I enlighet härmed bör – trots den kategoriska utformningen av andra stycket – inte heller en konossementsförvärvare som själv insett att uppgiften var oriktig, t.ex. vid uppenbar misskrivning – kunna göra den gällande efter sin lydelse för att utkräva ett indirekt transportansvar (jfr förslagets 162 §)." (Prop. 1973: 137 s. 126–127.)

5. *Sjötransportörens upplysningsplikt och undersökningsplikt.* "*Tredje stycket* motsvarar nuvarande 162 § första stycket och ålägger bortfraktaren en upplysningsplikt beträffande godsets och förpackningens synliga tillstånd. Har bortfraktaren vid sin undersökning av godset märkt eller bort märka att godset var skadat eller förpackningen bristfällig är han skyldig att göra en uttrycklig anmärkning om detta i konossementet. Bortfraktaren kan i sådant fall inte gå fri från ansvarighet

gentemot konossementsförvärvaren genom att underlåta att i konossementet ta in någon som helst uppgift om godsets eller förpackningens tillstånd. Bestämmelsen i tredje stycket kompletterar således första stycket, vilket behandlar uppgifter om godset som har införts i konossementet, genom att etablera ett indirekt transportansvar för uppgift som inte införts i konossementet men som bort införas där. Konossementet innehåller i regel uppgift om att godset har mottagits i gott synligt tillstånd ('in apparent good order'). Detta är en positiv uppgift om godset som blir att bedöma enligt första stycket. Genom föreskriften i tredje stycket blir rättsverkan av att uppgift om godsets eller förpackningens tillstånd saknas i konossementet densamma som när konossementet innehåller en positiv uppgift om att godset mottagits i gott synligt tillstånd.

I enlighet härmed föreskrivs att godset skall anses ha mottagits eller lastats i gott synligt tillstånd om anmärkning om skada på godset eller brist i dess förpackning inte tagits in i konossementet. Bortfraktaren har, liksom i de fall som avses i första stycket, rätt att föra motbevisning utom mot tredje man som har förvärvat konossementet i god tro. När konossementet saknar uppgift om godsets eller förpackningens tillstånd torde förvärvaren av konossementet alltid vara i god tro. Gentemot avlastaren kan bortfraktaren däremot gå fri från ansvarighet genom att visa att skadan förelåg redan när godset mottogs för befordran.

Föreskriften att godset skall anses ha mottagits eller lastats i gott *synligt* tillstånd innebär att bortfraktaren blir ansvarig endast för sådana skador som varit synliga, dvs. som han borde ha upptäckt om han varit normalt uppmärksam. Vid bedömningen av om bortfraktaren visat normal aktsamhet får hänsyn tas till samtliga de omständigheter som förelåg i det särskilda fallet, bl.a. godsets och förpackningens art och de väder- eller ljusförhållanden under vilka godset mottogs eller lastades. Med godsets synliga tillstånd avses inte bara vad som kan registreras med ögonen utan också vad som över huvud är registrerbart med sinnena, t.ex. lukt som visar att godset är skämt.

Den nuvarande bestämmelsen i 162 § andra stycket SjöL om att bortfraktaren inte får åberopa att godset förts som däckslast har som tidigare nämnts uteslutits med hänsyn till att dess innehåll är täckt av den nya 161 § första stycket." (Prop. 1973:137 s. 127–128.)

6. *Gränsen mot vårdansvaret.* Eftersom uppgiftsansvaret är konstruerat så, att man fingerar ett vårdansvar, kan fråga lätt uppkomma om hur man drar gränsen mellan uppgiftsansvaret och vårdansvaret. Frågan belystes i *Bremö* NJA 1971 s. 429 Gbgs RR, vars dom i denna del aldrig överklagades utan vann laga kraft (ND 1969 s. 291). Ett lokalkonossement upptog ett parti om 300 säckar kaffe, vid lossningen saknades fem säckar. Som grund för ersättningstalan anfördes, att transportören inte hade levererat det antal säckar som lokalkonossementet upptog. Han bar därför uppgiftsansvar enligt 161 § SjöL. RR anförde i denna del: "Då nämnda kvantitet ostridigt tagits ombord å Bremö och riktigt uppgivits i konossementen, är rederiets ansvar att bedöma inte efter 161 § utan efter 118 § SjöL." Fallet klassificerades alltså som ett fall av vårdansvar. Om det inte hade bevisats eller inte ansetts ostridigt att den fulla lasten tagits ombord – man hade över huvud inte brytt sig om hur därmed förhöll sig utan uppgivit ett manko, oavsett varpå detta berodde – eller om mindre än den fulla lasten tagits ombord men konossement ändå utfärdats på fulla antalet kollin, skulle fallet däremot ha behandlats som ett fall av uppgiftsansvar. (Jfr *Grönfors* i SvJT 1972 s. 283–284.)

7. *Uppgiftsbegreppets mångtydighet.* I paragrafen talas om godset som det har beskrivits, om oriktig uppgift rörande godset och om anmärkning beträffande skada eller brist. Olikheten i uttryckssättet avspeglar den omständigheten, att man inte kan behandla uppgift som uppgift enhetligt över hela linjen. Godsets stycketal har med godsräkningen att göra och får därmed sin särskilda karaktär. En uppgift om att fruset kött vid inlastningen var *in apparent good order and condition* trots att partiet är blodfläckat (*bloodstained*) och därför tydligen varit upptinat avspeglar ett "tryck vid inlastningen" av helt annat slag på fartygets folk. En reservation om avlastarens uppgifter kan ytterligare ha en helt annan karaktär, när sjötransportören rent praktiskt inte kan gå in i en container och kontrollera uppgifterna, i vart fall inte som normal rutin. Dessa olikheter kommer fram vid bedömningen av de konkreta fallen – avgörandet av vilka förfaranden som är kommersiellt godtagbara och vilka som skall stämplas som illojala. (Jfr nedan kommentaren till 163 § under 3.)

8. *Tvingande rätt.* Liksom motsvarande bestämmelse i gamla 161 och 162 §§ var tvingande (NJA II 1936 s. 526 och 529) gäller detsamma om den nya 161 § SjöL (jfr ovan kommentaren till 160 § under 8). Detta framgår av att paragrafen ingår i uppräkningen av tvingande bestämmelser i 168 § 1 st.

162 §

Lider tredje man skada genom att inlösa konossementet i förlitan på dess riktighet, är bortfraktaren ansvarig, om han insett eller bort inse att konossementets innehåll var vilseledande för tredje man. Bestämmelserna i 161 § andra stycket och tredje stycket första punkten ha motsvarande tillämpning.

Litteratur: se under 161 §.

1. *Verkligt uppgiftsansvar.* Det här stadgade ansvaret är av typen ansvarsförpliktelse (se därom *Rodhe,* Lärobok i obligationsrätt, 5 uppl. 1979, s. 87 ff.), det negativa kontraktsintresset ersätts och ansvaret är obegränsat.

2. *Tillkomst.* Stadgandet är en nyhet från 1973 års sjölagsändringar.

3. *Ansvarets utformning.* "Om tredje man lider skada genom att inlösa konossementet i förlitan på dess riktighet, blir bortfraktaren enligt första punkten ansvarig under förutsättning att han insett eller bort inse att konossementets innehåll var vilseledande för tredje man. I andra punkten föreskrivs att bestämmelserna i 161 § andra stycket och tredje stycket första punkten har motsvarande tillämpning. Detta innebär, såvitt gäller positiv uppgift om godset i konossementet, att bortfraktaren inte till sitt fredande från ansvarighet kan åberopa ett generellt förbehåll, om han insett eller bort inse att uppgiften var oriktig. Och om konossementet saknar uttrycklig anmärkning rörande godsets synliga tillstånd, kan bortfraktaren inte åberopa det förhållandet att han inte har lämnat någon positivt oriktig uppgift. Som nämnts under 161 § skall frånvaron av uppgift om godsets synliga tillstånd bedömas på samma sätt som en uppgift att godset var i gott synligt tillstånd.

I sak innebär dessa bestämmelser i viss mån att det nuvarande uppgiftsan-

svaret bevaras. Paragrafen kompletterar det indirekta transportansvar, som 161 § leder till, med ett direkt uppgiftsansvar. Ett sådant utkrävs alltså uteslutande med stöd av förevarande paragraf och inte med tillämpning av reglerna om transportansvar i 118 och följande §§. Detta innebär att ansvar enligt denna paragraf inte är begränsat enligt 120 § utan att full ersättning skall utgå. Vad som är ersättningsgill skada skall emellertid bedömas med utgångspunkt i det s.k. negativa kontraktsintresset. Jag hänvisar till motiveringen i det föregående [se ovan under *Underrubriken*].

Bestämmelsen blir tillämplig inte bara beträffande sådana uppgifter som avses i 161 §, dvs. uppgifter om godset och dess synliga tillstånd, utan också på andra oriktiga uppgifter, såsom antedatering av konossementet eller felaktigt angiven mottagnings- eller lastningsort." (Prop. 1973:137 s. 128–129.)

Det negativa kontraktsintresset kan vara betydligt större än det positiva. Ett exempel rörande antedatering ger *Brækhus & Rein,* Håndbok i P & I Forsikring (2 utg. 1979) s. 187. Jfr *Brækhus* i TfR 1947 s. 515 ff., omtryckt i Juridiske arbeider fra sjø og land, 1968, s. 43 ff.

4. *Förhållandet mellan det verkliga uppgiftsansvaret och det fingerade transportansvaret.* En och samma situation kan vara täckt av ansvar enligt reglerna både om fingerat transportansvar och om verkligt uppgiftsansvar. Den skadelidande kan då välja, vilken regel han vill grunda sitt ersättningsyrkande på. Valet innebär en reell skillnad såtillvida, att därigenom avgörs hur ansvaret beräknas och begränsas.

5. *Ett verkligt uppgiftsansvar utanför denna lagregel.* Man kan fråga, om ett skadeståndsansvar kan göras gällande mot transportören även utanför dessa fall av vilseledanden enligt 162 § SjöL, nämligen när konossementet i varje fall inlösts " i förlitande på riktigheten" av uppgifterna (SHD i *Oljeslageriet* och *Hispania* NJA 1949 s. 449 I och II, jfr *Hood River Valley* ND 1969 s. 105 Sthms RR). Uppgifter av olika slag har i form av data fått anspråk på ökat skydd, allteftersom man i större utsträckning blir hänvisad till att lita på dem, samtidigt som tillgången på uppgifter får ett ekonomiskt värde.

Ansatser till skadestånd i sådana sammanhang förekommer, jfr t. ex. NJA 1962 s. 31 (yrkesmässigt lämnande av kreditupplysningar), 23 § datalagen (1973:289) och 21 § kreditupplysningslagen (1973:1173). Man måste räkna med att det växer fram ett utomobligatoriskt skadeståndsansvar för uppgifter enligt allmänna skadeståndsregler. (Jfr *Hellner,* Skadeståndsrätt, 3 uppl. 1976, s. 31–34, och samme förf:s Skadeståndsansvaret vid dataverksamhet, ADBJ-rapport 1974:5.)

Inom kontraktsförhållanden lär huvudregeln vara, att man i princip alltid svarar för sina uttalanden – låt vara att skillnaden mellan garantier och enuntiationer tillåts organisera ansvaret på ett ibland komplicerat sätt. Däremot är det mera tveksamt om det kontraktsmässiga ansvaret sträcker sig även till medkontrahentens successor. Inom området för produktansvar är det en diskuterad fråga om *the warranty runs with the goods.* I svenskt lagmaterial kan främst pekas på 14 § konsumentköplagen (1973:877, ändrad genom lagen 1975:1419) och på den här behandlade 162 § SjöL.

6. *Bestämmelsen är tvingande.* Denna för skandinavisk sjörätt i förhållande till de internationella konventionerna säregna bestämmelse är, med hänsyn till sitt syfte att skydda tredje man, tvingande. Detta framgår tydligt därav, att paragrafen är en av dem, som uttryckligen uppräknas som tvingande i 168 § 1 st.

163 §

Finnes godset icke motsvara vad konossementet därom innehåller, vare bortfraktaren pliktig att, på mottagarens begäran, meddela, huruvida avlastaren avgivit förbindelse att hålla bortfraktaren skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring), så ock giva mottagaren del av sådan förklaring.

Litteratur: NJA II 1936 s. 529–532; The problem of clean bills of lading, International Chamber of Commerce, Brochure 223 (1963); *Jan Lund* i AfS Bd 2 s. 542 ff.; *Selvig,* Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland (1975) s. 110–111; *Tiberg* i AfS Bd 12 s. 428 ff.; *Wilkens* i *Schmidt m.fl.,* Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 128–129 (med hänv. till SvSjT 1955 s. 1521 ff.).

1. *Back letter.* Detta lagrum stadgar en skyldighet för transportören att på mottagarens anmodan upplysa om existensen av en särskild bakomliggande garantiförbindelse (indemnitetsförklaring), vad inom sjöfarten brukar benämnas back letter.

2. *Tillkomst.* Bestämmelsen infördes vid 1936 års sjölagsändringar.

3. *Allmänt om back letter.* I samband med reglerna om transportörens rätt att införa reservationer i konossementet påpekas i motiven 1973, att det praktiska alternativet till en sådan reservation ofta nog är att rent konossement utfärdas mot back letter från avlastaren. Detta innehåller en förklaring att avlastaren skall ersätta transportören den skada som kan uppkomma för honom genom att han inte reserverat sig för viss uppgift i konossementet. (Se ovan kommentaren till 152 § under 12 mot slutet.) Skälet härtill är en strävan från bankerna att få rent konossement som grundval för remburs och för inkasso, även om uppdragsgivaren kan instruera banken att godta vissa reservationer. Se t.ex. situationen i *Hispania* NJA 1949 s. 449 II SHD.

I fall av smärre dispyter, t.ex. *10 000 cases of apples 14 in dispute,* är det praktiskt nödvändigt att kunna lösa tvisten genom back letter. Det skulle kosta alldeles för mycket att räkna igenom hela partiet på nytt och låta fartyget bli försenat därigenom. Ett sådant fall kan betecknas som oskyldigt (*innocent).*

I andra fall kan utfärdandet av back letter framstå som förkastligt. Ett parti fruset kött, där förpackningarna är *blood stained,* avslöjar därmed att den nödvändiga låga temperaturen inte hållits oavbrutet utan att köttet vid någon tidpunkt har tinat; när det sedan fryses igen, har det förlorat sin prima kvalitet. (Jfr *Dymling,* Haagreglerna och kyltransporter, 1969, s. 33, och *Hood River Valley* ND 1969 s. 105 Sthms RR men även kommentaren i SvJT 1972 s. 275.) En utställare av rent konossement i en sådan situation, som gör detta mot bättre vetande, kan enligt svensk rätt vara underkastad straffansvar för osant intygande eller anstiftan därav, i vissa fall för bedrägeri. (Jfr SOU 1965:18 s. 53–54 och prop. 1966:145 s. 186, 193 och 204 ävensom *Gorton,* Remboursrätt, 1980, s. 184 nederst.)

Många försök har gjorts att lösa problemet med back letters, men hittills har några väsentliga praktiska resultat inte uppnåtts. Internationella handelskammaren rekommenderar för sin del att transportörer bör inta en *more reasonable attitude* som leder till ett godtagande i vissa trader av ofta förekommande och

stereotypa klausuler; en lista på sådana klausuler bifogas denna rekommendation till ledning för transportörernas beslut i varje särskilt fall. Det säkraste sättet är att parterna i det bakomliggande köpavtalet kommer överens om vilka konkreta klausuler som får godtas (t. ex. *rusty iron* för järnkvalitet som i förstklassigt skick normalt skall vara rostigt). Banken har då att följa denna instruktion.

4. *Utformningen av back letters.* Som framgår av vad sagts nyss (under 3), innebär utfärdandet av back letter en förklaring, att någon håller redaren (transportören) skadeslös mot att viss anmärkning (reservation) inte införs i konossementet. Det förekommer särskilda förtryckta formulär för detta ändamål. Som exempel kan anföras följande lydelse av indemnitetsförklaring, där tillämpligt alternativ bara behöver kryssas för:

"In consideration of your

☐ ISSUING CLEAN BILL OF LADING for the abovementioned goods despite the remark in the Mate's Receipt stated below we hereby undertake

☐ ISSUING A DUPLICATE SET OF BILL OF LADING for the abovementioned goods original set being lost, we hereby undertake

☐ RELEASING WITHOUT PRODUCTION OF RELEVANT BILL(S) OF LADING (not as yet in our possession) for delivery to us or to order the abovementioned goods of which we claim to be the rightful owners we hereby undertake and agree upon demand, to pay any freight and/or contribution to General Average and/or charges due on the goods aforesaid, to deliver the Bill(s) of Lading to you duly endorsed immediately it/they is/are received by us and

to indemnify you fully against all consequences and/or liabilities of any kind whatsoever directly or indirectly arising from or relating to your doing so, and immediately on demand against all payments made by you in respect of such consequences and/or liabilities, including costs as between solicitor and client and all or any sums demanded by you for the defence of any proceedings brought against you. You are also authorized to settle any claim directly with the claimant.

In case the vessel or any property belonging to you should be arrested for any claim a consequence of your abovementioned act, we undertake to provide bail to get the vessel or other arrested property released, and to indemnify you for any loss and expenses caused by the arrest whether same is justified or not."

5. *Sjötransportörens upplysningsplikt.* Den i förevarande bestämmelse införda upplysningsplikten för sjötransportören tillkom på föranstaltande av sjöassuradörerna. Skyldigheten skall tjäna som ett skydd åt mottagaren och hans försäkringsgivare. Bestämmelsen sades avse att verka som ett "giv akt" i förhållande till både sjötransportören och befraktaren. (NJA II 1936 s. 530.)

"Med den utformning bestämmelsen har fått i sjölagen har den dock inte kommit mycket till användning – det är svårt att tvinga bortfraktarna att fullgöra sin underrättelseplikt, särskilt som ingen sanktion har stadgats för att genomdriva denna." (*Tiberg* s. 444.)

6. *Hamburgreglerna.* Däri har upptagits en hårdare reglering med hjälp av en ogiltighetsbestämmelse och en ersättningsplikt för transportören (art. 17). Även

här lär man få föra de "innocenta" fallen utanför sanktionerna. Ett vilseledande och ett konossementsförvärvarens handlande i förlitande på den oriktiga uppgiften med skada som följd krävs alltjämt.

Om förvärv i god tro

Underrubriken. I detta avsnitt har sammanförts tre §§, som alla handlar om sakrättsskyddets utsträckning. De innehåller ingalunda någon uttömmande reglering av hithörande frågor utan måste läsas mot bakgrunden av SkbrL:s principer.

Därvid kommer i första hand reglerna om löpande skuldebrev till användning. Rektakonossement följer reglerna om enkla skuldebrev, men inte i alla avseenden. Trots rektaklausulen skall själva utlämningsmekanismen för löpande konossement följas. Detta innebär, att rektakonossement bibehåller karaktären av presentationspapper (konossementet måste företes för att rätten till godsets utlämnande skall kunna göras gällande, *against surrender of the document)* och av värdepapper i teknisk mening (transportören kan lämna ut godset med befriande verkan bara till formellt legitimerad innehavare). Jfr ovan kommentaren till 151 § under 6 och 154 § under 5. Naturligtvis blir sjötransportören befriad också när den som han lämnar ut godset till verkligen är rätt mottagare, även om denne inte har företett det erforderliga konossementet.

164 §

Har konossementsinnehavare överlåtit exemplar av konossementet till särskilda personer, äge innehavaren av det exemplar som först mottagits bättre rätt, om han därvid var i god tro. Där i bestämmelseorten lossning skett till innehavare av annat exemplar, vare denne likväl ej pliktig att lämna från sig vad han redan i god tro utbekommit.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 122–124; NJA II 1936 s. 532–539; *Grönfors,* Cargo key receipt and transport document replacement (1982); *Hellner,* Köprätt (4 uppl. 1974) s. 222; *Hessler,* Allmän sakrätt (1973) s. 251–252; *Hult,* Lärobok i värdepappersrätt (6 uppl. av *Hessler* 1969) s. 143–148; *Håstad,* Kompendium i sakrätt avseende lös egendom (1978) s. 107; Modern transport and sales financing (ed. *Grönfors* 1974); *Selvig,* Fra kjøpsrettens och transportrettens grenseland (1975) s. 49–51; *Walin,* Lagen om skuldebrev (1977) s. 168; *Wilkens* i *Schmidt m.fl.,* Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 166–172.

1. *Konossementet som traditionspapper.* Här fastslås principen, att den som först fått konossementet till sig överlämnat är sakrättsligt skyddad i förhållande till övriga men inte mot den som, formellt legitimerad, fått själva godset lossat och överlämnat till sig.

2. *Tillkomst.* Lagrummet infördes i nu gällande utformning genom 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen.* Till grund för bestämmelsen ligger tanken, att mottagaren med konossementet i sin hand skall vara säker om själva varan och kunna inrätta sig som om han hade den i sin besittning. (NJA II 1936 s. 533.) Detta är innebörden av att konossementet sägs representera godset *(the representative function).*

Om flera har fått konossementsoriginal till sig överlåtna, skyddas den som först fått ett original i sin besittning, på motsvarande sätt som vid lösören traditionen är avgörande. Men principen är inte fullt genomförd. (Jfr a. motiv s. 534.) Om någon formellt legitimerad konossementsinnehavare hunnit få själva godset utlämnat till sig, är han skyddad även mot den som tidigare fått besittning till ett annat konossementsoriginal. *Mellan dokumenten inbördes vinner alltså den första traditionen, men i förhållandet mellan dokument och själva godset vinner alltid godset.* Den sistnämnda regeln förutsätter, att förvärvaren var i god tro inte bara vid besittningstagandet av konossementen utan även vid den senare tidpunkt när han utbekom godset. (A. motiv s. 535.)

Skulle vid godsets ankomst flera konossementsinnehavare anmäla sig, måste transportören på vanligt sätt upplägga godset i säker vård i avvaktan på tvistens avgörande. (*Hult* s. 144.)

4. *Konossementets sakrättsliga verkningar i övrigt.* Vid lösandet av hithörande intressekonflikter är man hänvisad till allmänna rättsregler utanför SjöL. *Wilkens* s. 171–172 ger följande sammanfattning:

"Vad angår konossementets betydelse som *substitut för godset* kan först nämnas, att tradition av dokumentet ger samma skydd mot säljarens borgenärer som överlämnande av godset. Exstinktivt godtrosförvärv till gods kan göras genom förmedling av konossement. Godtroende konossementsförvärvare kan således tillbakavisa vindikationstalan av den som obehörigen frånhänts godset. Om däremot konossementshavare framställer vindikationskrav mot någon som, t. ex. genom obehörigt förfarande av befäl eller besättning eller sedan godset stulits från fartyget, fått godset i besittning, är sådan förvärvare om han var i god tro skyddad gentemot detta krav likaväl som i andra fall av godtrosförvärv. För det fall att vid dubbelförsäljning den ene köparen i god tro fått konossement i besittning, har han bättre rätt till godset än köpare som innehar varken konossement eller godset.

Att konossement kan vara objekt för *panträtt* har redan framgått. Panträtten avser i första hand dokumentet men om panthavaren med stöd av konossementet utfår godset, gäller panträtten därefter i godset. Panträtt stiftas genom papperets tradition. Om orderkonossement pantsättes, bör det givetvis förses med sådan överlåtelse, att panthavaren kan få ut godset. För att traditionskravet skall vara uppfyllt fordras, att pantsättaren berövas den faktiska rådigheten över konossementet så länge pantförhållandet består. Om konossementet innehaves av tredje man, kan tradition ersättas av sådant denuntiationsförfarande som angives i Lagen 1936 om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man.

Om flera konossementsexemplar utfärdats, torde överlämnandet av ett exemplar vara tillfyllest. Innehavare av 'full set' har tydligen en tryggare ställning.

I övrigt torde i fråga om panthavares skydd i sakrättsligt avseende gälla i tillämpliga delar vad som på tal om överlåtelse sagts om förvärvare. Tradition skapar skydd för panthavaren mot pantsättarens borgenärer och mot förfoganden från pantsättarens sida, d.v.s. överlåtelse eller pantupplåtelse till tredje man. Godtrosförvärv av panträtt kan ske beträffande löpande konossement. Slutligen

gäller även i fråga om panträtt, att besittning av själva godset skapar ett gynnsammare läge än innehavet av konossement därå."

5. *Konossementet som avgörande för förfoganderätten till godset under transport.* Konossementets egenskap att representera varan bestämmer även den transporträttsliga förfoganderätten. Så snart konossement utlämnats, har avlastaren förlorat förfoganderätten. Genom konossementet har man, har det sagts, förfärdigat "den nyckel, som ensam kan öppna tillgång till varornas gömma". Den som innehar denna nyckel besitter också varan. På så sätt kan besittningen till varan med full säkerhet flytta från den ene till den andre, och detta alldeles oberoende av om konossementet är av typ löpande eller icke. (NJA II 1936 s. 533.)

Med den transporträttsliga termen *förfoganderätt* avses avsändarens resp. mottagarens rätt att ingripa i pågående transport med begäran att godset omdestineras, mellanlagras, lossas och utlämnas tidigare än på den avtalade slutliga bestämmelseorten m. m. Denna rätt är *inte ovillkorlig* utan innebär bara en legitimation att ingripa under pågående transport. Det förutsätts nämligen, att transportören kan följa de nya instruktionerna utan att störa övriga lastägare i den pågående transporten. Om det parti som skall lossas i mellanhamn har stuvats underst i lastrummet och aktionen därför förutsätter att andra godspartier lossas och hela transporten försenas, har transportören alltså möjlighet att avvisa instruktionen. Situationen är i detta hänseende alldeles likartad med hävning av transportavtalet efter godsets inlastning, där 127 § SjöL uttryckligen avskär rätten till sådan hävning "såvitt genom lossning av godset skada skulle tillskyndas annan befraktare". På liknande sätt innebär lastningen en tidsgräns för rätten till frånträdande av fraktavtalet enligt 133 § SjöL, "såvitt genom lossning av godset väsentlig olägenhet skulle uppkomma för bortfraktaren eller skada tillskyndas annan befraktare".

Förfoganderätten under pågående transport förutsätter enligt internationellt handelsbruk och de internationella rembursreglerna företeende av *samtliga konossementsoriginal (full set)*. Denna regel finns även kodifierad i 156 § 2 st. 2 p. SjöL. Det räcker därför att avlastaren ger ifrån sig ett exemplar av konossementet för att han skall förlora sin förfoganderätt till godset under pågående transport.

Men den *positiva sidan* av förfoganderätten är praktiskt viktig endast när konossement begagnas för att sälja "flytande laddning" och man därför vid avsändningen av godset ännu inte vet vart det slutligen kommer att destineras. I flertalet fall är den *negativa sidan* av förfoganderätten (ty. *Sperrfunktion*) den praktiskt betydelsefulla, t.ex. att *bank eller annan finansiär kan vara säker på att ingen utomstående kan ingripa dispositionshindrande i transportens programenliga fullgörande* utan godset ostört får komma fram till bestämmelseorten. (Jfr *Selvig,* Grenseland s. 55, och *Grönfors,* Cargo key receipt.) För att inte riskera att något utelöpande konossementsoriginal dyker upp på bestämmelseorten och presenteras före de andra, är det ändå säkrast, att den som vill ha greppet om godset besitter samtliga konossementsoriginal. Detta krävs också normalt av bankerna vid remburs.

Om *fraktsedel (waybill)* har utställts och denna är av det slag som avses i 16 § KöpL, dvs. "så inrättad, att säljaren efter dess utgivande till köparen ej äger över godset förfoga" (jfr SOU 1976:66 s. 193–194 och SOU 1980: 37 s. 122–123), är den positiva och den negativa verkan knuten till *innehavet av fraktsedelsdubbletten* – en helt annan teknik än vid konossement, vilket sammanhänger med att fraktsedeln till skillnad från konossementet inte representerar varan.

När ingen fraktsedel har utställts – vilket ibland förekommer även vid internationella transporter, se ovan kommentaren till 151 § under 16 – betyder detta ingen som helst förändring i förfoganderättens negativa verkan. Förfoganderätten kan också överlåtas tidigare än när godset kommit fram till bestämmelseorten genom en uttrycklig viljeförklaring från avsändarens sida, varigenom en viljeförklaring genom konkludent handlande – överlämnandet av dubbletten – ersätts. (Jfr *Grönfors* i Festskrift till Rodhe, 1976, s. 229–230.) När mottagaren efter ett sådant överlämnande vill utnyttja förfoganderättens positiva verkan får han kanske större svårigheter med sin transportör, eftersom han inte har en fraktsedelsdubblett att förete som bevisning utan får ersätta den med annan bevisning.

När avsändaren bibehåller sin förfoganderätt under hela transporten upphör förfoganderätten i det ögonblick, när godset har kommit fram till bestämmelseorten och mottagaren gör gällande sin rätt att få godset utlämnat till sig. I samma ögonblick som mottagaren på så sätt gör sin rätt som mottagare gällande, upphör alltså avsändarens förfoganderätt.

För det fall att mottagaren har fått avsändarens förfoganderätt överlåten till förmån för sig på ett tidigare stadium, är det mottagaren som för återstoden av transporten är förfogandeberättigad. När mottagaren begär att transportören skall till honom utlämna godset, som framkommit till bestämmelseorten, har hans förfoganderätt upphört och han gör i stället gällande sin rätt i egenskap av mottagare, inte i egenskap av förfogandeberättigad.

6. *Tvingande och dispositiv rätt.* Så långt som bestämmelsen angår de sakrättsliga verkningarna av konossement är den naturligtvis tvingande. Reglerna om förfoganderätt anger de rättsliga ramar, inom vilka parterna kan avtala om sådan rätt. Däremot kan reglerna om förfoganderätt naturligtvis inte avtalas bort mellan parterna och med verkan för utanförstående.

165 §

Där någon med sådan åtkomst som i 156 § sägs fått konossement i händer, vare han ej pliktig att utlämna konossementet till den för vilken det förkommit, där han vid dess förvärvande var i god tro.

Litteratur: se ovan under 164 §.

1. *Konossement som föremål för kvalificerat godtrosförvärv.* Häri fastslås den för konossementets utformning grundläggande principen, att den som en gång förvärvat konossementet i god tro aldrig blir tvungen att lämna tillbaka detta till den för vilken det förkommit.

2. *Tillkomst.* Bestämmelsen i sin nuvarande utformning härrör från 1936 års sjölagsändringar.

3. *Principen.* Godtrosförvärv till konossement är kvalificerat, dvs. godtroende förvärvare behöver ej ens mot lösen avstå från konossementet, trots att detta visar sig vara stulet eller på annat sätt ha förkommit från rätt innehavare. Skyddet är alltså starkare än för stulet lösöre, där rätter ägare har lösningsrätt.

Beträffande den goda tron gäller, att denna måste föreligga vid tidpunkten för

förvärvet, närmare bestämt besittningstagandet, av konossementet. Vetskap som vinns därefter men före godsets utlämnande saknar betydelse. (*Wilkens* s. 169, *Hult* s. 143.)

"Av stadgandets formulering framgår, att med detsamma avses allenast löpande konossement. Att detsamma för tillämplighet kräver överlåtelse och således ej kommer till användning vid förvärv på grund av giftorätt, arv eller testamente har ansetts icke behöva särskilt utsägas." (NJA II 1936 s. 539.)

Av begränsningen till löpande konossement följer, att rektakonossement faller utanför. "Förvärv av dylikt papper från annan än rätte ägaren kan således inte upphjälpas med förvärvarens goda tro. Däremot gäller vid dubbelöverlåtelse med hänsyn till att även rektakonossementet har värdepapperskvalitet enahanda regler som för löpande konossement." (*Wilkens* s. 170.)

4. *Bestämmelsen är tvingande.* I egenskap av sakrättslig kan regeln givetvis inte avtalas bort.

166 §

Vad i lag är stadgat angående rätt för säljare att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad honom i följd av köpet åligger, hindra det sålda godsets utgivande eller i visst fall kräva det åter av köparens borgenärer skall äga tillämpning, ändå att konossement å godset blivit till köparen överlämnat.

Har på grund av överlåtelse från köparen löpande konossement kommit i annan mans hand, äge säljaren ej mot denne den rätt nu är sagd, där innehavaren av konossementet vid dess förvärvande var i god tro.

Litteratur: Bet. 1887 motiv s. 124–127; NJA II 1936 s. 539–541; *Almén,* Om köp och byte av lös egendom (4 uppl. av *Eklund* 1960) s. 563 ff.; *Ekeberg,* Om säljarens stoppningsrätt enligt sjölagen (1905); *Hellner,* Köprätt (4 uppl. 1974) s. 131–135 och i Festskrift till Rodhe (1976) s. 235 ff.; *Hillgård,* Bidrag till läran om säljarens stoppningsrätt (1923); *Selvig,* Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland (1975) s. 62–71; *Wilkens* i *Schmidt m.fl.,* Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 170–171.

1. *Säljarens stoppningsrätt.* Enligt 164 § SjöL är den som med formell legitimation hunnit få godset lossat och i sin besittning skyddad även mot godtroende förvärvare av ett konossementsoriginal. Besittning av dokumentet har alltså *inte helt* jämställts med besittning av själva godset. En annan försvagning följer av denna §, enligt vilken de i KöpL givna befogenheterna för säljaren att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad han skall enligt köpavtalet, hindra godsets utgivande kvarstår även sedan konossement överlämnats till köparen.

Första stycket fastslår denna regel.

Andra stycket inskränker den såtillvida, att senare godtroende förvärvare av konossement ändå är skyddad mot säljaren. Vidareöverlåtelse immuniserar alltså i omsättningsskyddets intresse.

2. *Tillkomst.* Den nuvarande lydelsen genomfördes, frånsett en mindre justering 1936, i samband med KöpL:s införande 1905.

3. *Principen.* I samband med KöpL:s införande fastslogs i 166 § 1 st. SjöL "den i en sjölag onekligen hemmahörande satsen, *att de säljaren enligt civilrättsliga regler tillkommande befogenheterna med avseende å godset icke lida någon inskränkning därigenom, att konossement å detta blivit till köparen överlämnat*". (*Almén* s. 566; kurs. orig.) Men så snart löpande konossement på grund av överlåtelse från köparen kommit i ny förvärvares händer, och den nye förvärvaren därvid var i god tro, bortfaller säljarens rätt enligt 166 § 2 st.

Den nya förvärvaren är därmed helt skyddad i förhållande till säljaren. "Grunden till bestämmelsen i fråga är nämligen konossementets egenskap att för dess innehavare medföra en av mellanhavandet mellan dess förutvarande innehavare och bortfraktaren oberoende, självständig rätt gentemot den senare." (*Almén* s. 567.)

Vad som regleras i 166 § 2 st. SjöL är den situation, att någon i god tro förvärvat ett konossement jämfört med att köparen fått konossementet eller godset. Har köparen överlåtit löpande konossement till godtroende tredje man är denne skyddad. Detta är en långtgående specialregel till skydd för konossementets värde som omsättningspapper. Har köparen själv fått konossementet men inte varan, är han ännu inte skyddad mot säljarens stoppningsrätt. Skyddad blir han först, när han fått själva varan i sin besittning. Härav följer vid det svagare dokumentet fraktsedel, att stoppningsrätten upphör först när köparen fått själva godset i sin besittning – detta dokument representerar ju inte varan, vilket däremot konossementet gör i princip, trots att köparen även där måste få godset i sin besittning. *Sammanfattningsvis avspeglar dessa regler stoppningsrättens egenskap att så att säga upphöra vid den allra senast möjliga tidpunkten.* (Jfr ur senaste litteratur *Gomard,* Tillaeg til obligasjonsretten i en nøddeskal, 1 og 3 haefte, 1977, s. 25.)

Stoppningsrätten föreligger *enbart i förhållande till en transportör eller liknande självständig länk* vid exempelvis en mellanlagring i och för fortsatt transport, inte i förhållande till en uppdragstagare som är behörig att motta godset på köparens vägnar. (Jfr t.ex. *Almén* s. 529; *Lagergren,* Delivery of the goods, 1954, s. 75; och *Schmitthoff,* The export trade, 7 ed. 1980, s. 106. Observera att speditören i målet NJA 1941 s. 516 var ombud för redaren och inte för köparen; jfr *Littorin* i Uppsatser i sjörätt, 1976, s. 183.)

Den som har *full set* har också förfoganderätten till godset under transporten. (Se ovan kommentaren till 164 § under 5.) Men för utövande av den köprättsliga stoppningsrätten krävs inte innehav av något originalexemplar. Inte desto mindre bottnar seden att utställa tre "original" i att ett skall följa godset, ett skall sändas per luftpost till mottagaren och ett behåller säljaren *för att underlätta i bevishänseende* för den händelse han skulle behöva utnyttja sin stoppningsrätt. Detta är ett praktiskt arrangemang, ingen förutsättning för att stoppningsrätten skall kunna utövas.

4. *Bestämmelsen är tvingande.* Med hänsyn till att det rör sig om en regel om skydd för tredje man, är det givetvis inte möjligt för parterna att avtala bort stoppningsrätten.

Om genomgångskonossement

Underrubriken. "Enligt gällande rätt är konossementsreglerna i SjöL:s befraktningskapitel tillämpliga även på genomgångskonossement. Eftersom det knappast är anledning att från tillämpning på genomgångskonossement – som f.ö. ofta har form av mottagningskonossement – undanta konossementsregler i andra delar av SjöL, jämställer förslaget principiellt genomgångskonossement med andra konossement. I övrigt har bestämmelserna omredigerats något, bl.a. så att det klart framgår att särskilt konossement väl får utfärdas för den del av befordringen som utförs av annan än bortfraktaren men att bortfraktaren svarar för att detta upplyser, att det finns ett genomgångskonossement som täcker hela befordringen." (Prop. 1973:137 s. 129 och NJA II 1975 s. 308.)

167 §

Med genomgångskonossement förstås konossement, vari angives att godsets befordran delvis skall utföras av annan än bortfraktaren.

Har bortfraktaren utfärdat genomgångskonossement och utfärdas särskilt konossement för del av befordringen, skall bortfraktaren sörja för att däri angives att godset befordras enligt genomgångskonossement.

Litteratur: Prop. 1973:137 s. 129 och NJA II 1975 s. 308 (i huvudsak citerat nyss vid *Underrubriken*); *Grönfors*, Successiva transporter (1968) s. 163–216 och i SvJT 1975 s. 513–527; *Selvig*, Om container-konossement og remburs (1970) och Fra kjøpsrettens och transportrettens grenseland (1975).

1. *Genomgångskonossement.* Bestämmelsen är ytterst ofullständig.

Första stycket ger begreppsbestämningen.

Andra stycket fastslår regeln, att lokalkonossement skall ange, att befordringen utförs inom ramen för ett utfärdat genomgångskonossement.

2. *Tillkomst.* I sin nuvarande utformning har paragrafen tillkommit vid 1973 års sjölagsändringar.

3. *Termen genomgångskonossement.* Denna bestäms så, att det i konossementet anges att befordran delvis skall utföras av annan än bortfraktaren. Här liksom eljest är den *avtalade* transporten utslagsgivande. Har hela transporten angivits skola ske med en enda sjötransportör, är det fråga om ett vanligt konossement rörande en *single-mode transport*, även om sedan omlastning till annat fartyg (eller rent av annat transportmedel) skulle ske med stöd av en generell omlastningsklausul. Jfr 123 § och 168 § 1 st.

Eftersom SjöL i princip begränsar sig till sjötransporten, *avses med annan transportör den som även han är sjötransportör.* Detta överensstämmer med det mera stringenta juridiska språkbruk, som reserverar termen genomgångskonossement för sådana dokument som täcker transport med minst två *transportörer av samma slag*. Vanligt är att de två transportörerna opererar oceanfartyg – lokalfartyg. I

slappare terminologi får termen genomgångskonossement täcka även transporter med *transportörer av olika slag*, vad man i mera distinkt terminologi kallar kombinerade eller multimodala transporter. Hit hör de numera vanliga containerkonossementen. Gränslinjen kan vara svår att upprätthålla, eftersom moderna konossement normalt upptar omlastningsklausuler, som tillåter omlastning även till andra transportmedel än fartyg och i särskilda "boxar" anger *pre-carriage* resp. *on-carriage*, där andra transportmedel kan komma till användning som avtalade (jfr nedan under 5).

4. *Reglerna för genomgångskonossement.* Även om bestämmelsen i sig inte innebär mera än en begreppsbestämning, *anger själva placeringen den viktiga konsekvensen, att genomgångskonossement är ett slags konossement och därför följer de vanliga konossementsreglerna.*

5. *Olika typer av traditionella genomgångskonossement.* Det traditionella genomgångskonossement, som har funnits från senare delen av 1800-talet (*Grönfors*, Successiva transporter s. 182 med not 5), innebär att utfärdaren säger sig svara *as forwarding agent only* (enbart som transportförmedlare) för den del av transporten, som han inte själv fullgör. Denna traditionella metod med i förväg avtalad friskrivning från ansvar som transportör i vad avser det främmande transportavsnittet tillåts alltjämt. Se 168 § 1 st. jfrt med 123 §.

Med avseende på denna grupp kan man särskilja tre typer av dokument. Den första av dessa, *agenttypen*, innebär att den kontraherande transportören i fråga om det främmande transportavsnittet sluter avtalet endast såsom agent för den verkställande transportören. Den kontraherande transportören har därför normalt förpliktat sig att utlämna godset blott på omlastningsorten, ej på den slutliga destinationsorten, förutsatt att han själv utför huvudtransportens första led. Ehuru det här blir fråga om två separata transportavtal och man således, enligt vad nyss sagts, saknar anledning att ingripa med särregler om successiva transporter, avser dokumenten givetvis att lösa de ansvarsproblem, som uppkommer vid typiska genomgångstransporter. De säger sig också vanligen själva vara *general through bills of lading*, låt vara att man ibland under rubriken finner såsom förtydligande tillägg *the responsibility of each carrier to be limited to its own line.* Den kontraherande transportören har också med avseende på det främmande transportavsnittet en speditörs skyldighet att arrangera transporten, och såtillvida sammanhålls den totala transporten såsom enhetlig.

Den andra typen av genomgångskonossement kan betecknas såsom *utlämningstypen.* Den kan vara utvecklad på grundval av agenttypen men skiljer sig därifrån genom att den kontraherande transportören dock förbinder sig att, själv eller genom sitt ombud, utlämna godset på den slutliga destinationsorten. Däremot friskriver han sig från fortskaffningsplikt, vårdplikt och plikt till rättidig uppfyllelse i vad avser det främmande transportavsnittet. Här har man ett klart fall av successiv transport därigenom, att den kontraherande transportörens utlämningslöfte avser den slutliga destinationsorten och icke omlastningsorten, även där han själv verkställer blott det första avsnittet av huvudtransporten. I denna mening sträcker sig hans transportlöfte även över det främmande transportavsnittet och omfattar den totala transporten just beträffande utlämningsplikten. I övrigt har han i fråga om det främmande transportavsnittet blott en speditörs skyldigheter.

Återstår så *omlastningstypen.* Denna innebär från den kontraherande transpor-

törens sida ett längre gående ansvar såtillvida, att han i kontraktsögonblicket av transportlöftesmeningens lydelse att döma åtar sig en fortskaffningsplikt för transportsträckan i dess helhet. Detta konossement är också i första hand konstruerat för att användas i vanlig linjefart, utan att flera transportörer efter varandra deltar. Det innehåller emellertid bland övriga kontraktsvillkor en omlastningsklausul av någon erkänd typ, och i och med att omlastningen faktiskt företas bringas denna klausul i tillämpning. T.o.m. i sådana hithörande formulär, där man velat demonstrera möjligheten att använda dem även på successiva transporter genom anmärkningen *via* eller *local vessel* och genom ifyllande av den därför avsedda rutan i det konkreta fallet uttalat att omlastning från början avsetts att företagas, saknar man någon återspegling härav i transportlöftesmeningen. Man rör sig här på gränsen till en *single-mode transport*, men den avtalade transporten är i själva verket en genomgångstransport i termens strikta mening (jfr vad nyss sagts ovan under 3).

6. *Särskilt om lokalkonossement.* Det är vanligt, att lokaltransportören utfärdar ett särskilt lokalkonossement för sin del av genomgångstransporten. Se som exempel situationen i *Morska Agencja* ND 1973 s. 286 Sthms TR.

Oceankonossement för hela transporten har som adressater avsändaren, mottagaren samt senare förvärvare i dennes egenskap av ny mottagare.

Lokalkonossementets adressater kan vara utpekade enligt endera av *två modeller.*

Normalt är oceantransportören adressat i sin egenskap av avsändare och samtidigt mottagare, själv eller genom sin agent. Lokalkonossementet är då avsett att fungera helt som ett internt papper mellan transportör och undertransportör, något som alls inte kommer transportkunden vid.

Den andra modellen innebär, att lokalkonossementet blandas in även i rättsförhållandet mellan oceantransportören och transportkunden. Dess adressater blir i så fall dels oceantransportören i hans egenskap av avsändare, dels senare förvärvare av lokalkonossementet såsom godsets mottagare. I en sådan modell förutsätts, att godset inte lämnas ut av lokaltransportören till oceantransportörens agent enligt det interna lokalkonossementet utan av lokaltransportören direkt till godsmottagaren. Om därvid inte enbart oceankonossementet godtas som utlämningshandling, blir konsekvensen, att oceantransportören måste överlåta lokalkonossementet till mottagaren, som alltså blir ny förvärvare av detsamma. Det anses också åligga oceantransportören på grund av hans åtagande av hela transporten – vari ingår utlämningslöftet avseende godsets slutliga bestämmelseort – att *försätta sin transportkund i sådant läge, att denne effektivt kan få ut godset.* Detta innebär bl.a., att mottagaren får lokalkonossementet överlåtet och därmed kan uppfylla vad som krävs för att få godset utlämnat. Om åtagandet skall kunna uppfyllas utan sammanblandning av de två avtalsförhållandena, får man i stället göra så, att oceantransportören löser lokalkonossementet och därefter utlämnar godset mot oceankonossementet.

Det har alltså betydelse att på ett lokalkonossement få upplysningen, att godset befordras inom ramen för en av genomgångskonossement täckt transport. Det har därför stadgats en skyldighet för bortfraktaren att se till att en sådan upplysning införs i genomgångskonossementet. Det rör sig här om en *ordningsföreskrift*; frånvaron av en sådan upplysning fråntar inte dokumentet dess egenskap att utgöra ett konossement.

7. *Moderna genomgångskonossement med en transportör ansvarande för hela sträckan.*

Inom ramen för moderna systemtransporter utfärdas "containerkonossement" med den avtalande transportören såsom ansvarig transportör för hela sträckan, oavsett om han anlitar undertransportörer för delar eller rent av för utförande av hela operationen. Vanligen rör det sig här om kombinerade eller multimodala transporter – ofta i sekvensen land-sjö-land – men det kan även vara fråga om genomgångstransport i strikt bemärkelse, t.ex. oceanfartyg-lokalfartyg. Alla dessa typer av genomgångskonossement utgör konossement och har dessas rättsverkningar. De kommersiella mönster, som sålunda har växt fram, har kodifierats i *Genève-konventionen* 1980 om multimodala transporter (*Multimodal Transport Document, MTD*).

8. *Tvingande och dispositiv rätt.* Regeln i 167 § 1 st. är en legaldefinition och som sådan ej möjlig att avtala bort. Regeln i 167 § 2 st. är en ordningsföreskrift, och frånvaron av den stadgade upplysningen fråntar inte dokumentet dess karaktär av konossement (ovan under 6 mot slutet).

V. Vissa bestämmelser om tillämpningen

Avdelningsrubriken. Arrangemanget att avslutningsvis samla några bestämmelser om tillämpningsområdet för bestämmelserna i 5 kap. vidtogs vid 1973 års sjölagsändringar. Det är tillämpningen i två hänseenden som behandlas i dessa avslutningsparagrafer, nämligen dels frågan om hur långt reglerna om godsbefordran till sjöss har tvingande verkan, dels frågan om vilket lands lag som skall tillämpas.

Ett problem med angivningen av transportansvarets tvingande omfattning i geografiskt avseende är onekligen, att lagen laborerar med flera olika tvingande system, som skall avgränsas dels i förhållande till varandra, dels i förhållande till den fria farten. Den territoriella anknytningen av viss fart sker med användning av olika anknytningsfakta: avgångsort, bestämmelseort och ort för konossementets utställande. Antalet kombinationer blir stort och svårhanterligt. En uppsägning av Haagreglerna i deras ursprungliga skick skulle innebära en betydande förenkling av systemet.

168 §

Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118–123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt 347 § första stycket 5 och fjärde stycket ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Utan hinder av första stycket får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden före lastningens början och efter

lossningens slut. Han får också förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur eller för gods, som i fraktavtalet angives som lastat på däck och befordras på det sättet, samt träffa överenskommelse rörande gemensamt haveri.

Är det avtalat eller klart förutsatt att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får denne förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som orsakas medan godset är i den andres vård.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka befordringen skall utföras, skäligt att genom särskild överenskommelse inskränka bortfraktarens ansvarighet eller eljest utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall sådan överenskommelse gälla, förutsatt att konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.

Litteratur: Prop. 1973: 137 s. 77–79, 129–131, 150–151 och NJA II 1975 s. 308–309, 313–315.

1. *Det tvingande transportansvarets omfattning.* I denna uppsamlingsbestämmelse har förtecknats de paragrafer i 5 kap. som ej får åsidosättas till nackdel för transportkunden. Men inom detta tvingande område tillåts vissa särskilda förbehåll, som sedan anges närmare i denna paragraf.

2. *Tillkomst.* Bestämmelsen utarbetades vid 1973 års sjölagsreform och fick sin slutliga utformning under själva departementsbehandlingen.

3. *Syftet med transportansvarets tvingande utformning.* Bestämmelserna i 5 kap. sägs redan i 72 § vara principiellt dispositiva, vilket innebär att annat kan vara avtalat i det konkreta fallet eller följa av sedvänja. I 168 § har nu sammanförts en rad uttryckliga anvisningar om att *vissa paragrafer är tvingande* och samtidigt anges hur långt denna verkan sträcker sig. Skälet till denna tvingande utformning är inte så mycket en önskan att skydda transportkunden i sådana fall där han intar en underlägsen förhandlingsposition i förhållande till sjötransportören som fastmera att ge substans åt konossementet som transportdokument, m.a.o. öka tilliten till konossementet som omsättningshandling och dokument till grund för finansiering, jfr nedan kommentaren till 169–170 §§ under 10.

Men uppräkningen av tvingande bestämmelser är inte tillräcklig för att avgöra, var gränserna mellan tvingande och dispositiva regler går i 5 kap. Även utan uttrycklig anvisning anses *vissa bestämmelser vara tvingande just därför att de givits i tredje mans intresse,* se närmare kommentaren till 72 § under 6.

Även med detta tillägg i minnet kan det ibland vara svårt att avgöra hur gränsen går. Ett exempel erbjuder funktionsfördelningen vid lastning med dess effekter på omfattningen av det tvingande ansvaret för sjötransportören. Principiellt gäller avtalsfrihet, men denna har sina gränser genom att domstolarna

"censurerar" parternas överenskommelse, se närmare kommentaren till 89 § under 9.

För att underlätta kommentarens användning anges vanligen under varje lagrum, i vad mån detta är tvingande eller dispositivt. På certepartibefraktningens område anser man sig genomgående ha att göra med jämställda parter och vill därför inte göra ingrepp i den grundläggande principen om avtalsfrihet. Dessutom är certepartiet inte någon omsättningsbar handling, som behöver substans i förhållande till ny förvärvare. Avsnittet om *demurrage* vid resebefraktning liksom hela avsnittet om *tidsbefraktning* är således *dispositiv rätt* – detta anges i inledningen till resp. avsnitt utan att upprepas under varje paragraf.

4. *Det tvingande transportansvarets utsträckning.* Uppräkningen av tvingande bestämmelser täcker två grupper av paragrafer.

Den ena och till antalet största avser *motsvarigheten till konventionsregler som Sverige åtagit sig som en folkrättslig förpliktelse att upprätthålla.* Här avses *Haagreglerna* och *Haag/Visby-reglerna* om godstransporter till sjöss. Ett av de uppräknade lagrummen faller utanför 5 kap., nämligen 347 § 1 st. 5 och 4 st., som ingår i 15 kap. Därunder har nämligen numera sammanförts preskriptionsregler, däribland sådana som gäller fordran på ersättning på grund av att last skadats, dvs. en del av vad som ingår i Haagreglerna och Visbyreglerna. (Prop. 1973:137 s. 150–151.)

Den andra gruppen av uppräknade bestämmelser rör *införande av ett tvingande transportansvar utöver Sveriges konventionsenliga förpliktelser.* Det är här fråga om regeln rörande solidariskt ansvar för kontraherande och verkställande transportör i 123 § och regeln om verkligt uppgiftsansvar i 162 §. Dessa båda regler är säregna och av de internationella konventionerna oberoende regler i de nordiska sjölagarna. En nära motsvarighet till regeln i 123 § har, synbarligen efter nordisk förebild, inbegripits i *Hamburgreglerna* 1978, se ovan kommentaren till 123 § under 3.

Det tvingande ansvaret enligt 123 § gäller alltid när SjöL tillämpas och alltså oberoende av om svensk rätt är tillämplig på transporten (jfr ovan kommentaren till 123 § under 6 och nedan 169–170 §§ under 6). *Det förstnämnda slaget av tvingande regler* – de med stöd i Sveriges konventionsförpliktelser – *har däremot begränsats till sådan fart som avses i den följande 169 §.* Därmed omfattas all inrikes och internordisk fart, utrikes fart som är underkastad Haag/Visby-reglerna samt transport till nordiskt land (Sverige, Danmark, Finland och Norge) enligt konossement från land som ej är bundet av Visby-reglerna. *Utanför det tvingande området faller alltså dels utrikes certepartifart, dels konossementsbefordran från icke-konventionsstat till utomnordisk stat som ej faller under Haag/Visby-reglernas tillämpningsområde.* Se närmare nedan under 169–170 §§.

5. *Innebörden av den tvingande verkan.* Denna kan beskrivas så, att bestämmelsen ej får åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Detta innebär, att ingenting hindrar sjötransportören från att avtala om en för transportkunden förmånligare regel. Vidare gäller, att avtal till kundens nackdel väl kan ingås efter inträffandet av det rättsfaktum vartill regeln anknyter, dvs. efter det att skada uppkommit. Skadan har då manifesterat sig på ett sådant sätt, att parterna vet vad de avtalar om, och de är då fria att ingå förlikning eller använda enkla schablonregler för skadeståndsberäkning (jfr ovan kommentaren till 120 § under 12 osv.). Det är bara avtal i förväg, dvs. innan man känner arten och omfattningen av eventuell skada, som är så riskfyllda och svårberäkneliga,

att lagen vill motarbeta dem. Ytterligare kan innebörden av reglernas tvingande verkan preciseras så, att den part som åberopar en tvingande rättsregel (och inte har avhänt sig sitt skydd genom en tillåten förhandsdisposition) alltid kan få dom i enlighet med densamma, oavsett vad avtalet mellan parterna innehåller (jfr ovan kommentaren till 72 § under 6).

Med ansvarsfriskrivning likställer 168 § 1 st. 2 p. SjöL det fall, att fraktavtalet innehåller en bestämmelse, varigenom till bortfraktaren överlåts rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse. Denna tolkningsregel är hämtad från Haag/Visby-reglerna. Det är här fråga om vad som på engelska kallas *benefit of insurance clauses*. Den norska benämningen är mera expressiv: "snylteklausuler". Sådana innebär, att kunden från början avstår från sin rätt enligt försäkring eller att motparten säger sig gentemot kunden svara endast för sådan skada som ej redan täcks av dennes försäkring. Sådana typer av klausuler började i Sverige inom bl.a. tvätteribranschen (*Hellner,* Försäkringsrätt, 2 uppl. 1965, s. 261) och har varit utbredda när det gäller vägtransportvillkor (jfr *Grönfors* i NFT 1963 s. 260 f.). Som exempel på ogiltiga klausuler av hithörande slag kan nämnas *shipowner to have the benefit of any insurance effected by the owner of the goods* och *no responsibility for any damage capable of being covered by insurance* (jfr *Sejersted,* Haagreglene, 3 utg. 1976, s. 48–49).

6. *Tillåtna undantag inom ramen för den tvingande regleringen.* Bestämmelserna i 168 § 2–4 st. innehåller en rad tillåtna ansvarsfriskrivningar, trots att situationen i och för sig faller under den tvingande regleringen.

Det första undantaget är friskrivning som avser *tiden före lastningens början och efter lossningens slut.* Genom särskilt förbehåll kan det tvingande ansvaret därför begränsas *tackle-to-tackle.* I modern containerfart är det däremot vanligt att sjötransportören utsträcker sitt ansvar i tiden till att omfatta även terminalperioderna. Se närmare ovan kommentaren till 118 § under 5.

Det andra undantaget erbjuder *transport av levande djur.* Sådana transporter erbjuder från vårdsynpunkt säregna problem. Ofta är det också betydande värden som står på spel. Avelshingstar är på en gång svårhanterliga och dyrbara. En stor mängd specialregler finns i olika författningar och berör samtliga transportslag. Rättslitteraturen på området är obetydlig. En allmän översikt har på uppdrag av UNCTAD utförts inom UNIDROIT av Andrés Hennebique och publicerats i UN Doc. A/CN.9/W.G. III/W.P. 11, 27 december 1973. Jfr *Sweeney* i JMLC 7 (1975/76) s. 625 ff. Den europeiska konventionen 1968 om skydd av djur under internationella transporter har införts i svensk rätt genom kungörelsen (1972:66).

Det tredje undantaget är *däckslast.* För att en ansvarsfriskrivning i detta avseende skall få rättsverkan krävs två saker: dels att godset "i fraktavtalet" (på konossementet eller det transportdokument som annars används) anges som lastat på däck, dels också att det faktiskt befordras på det sättet. Se närmare ovan kommentaren till 91 §.

Det fjärde undantaget innebär, att parterna kan träffa *överenskommelse om gemensamt haveri.* Undantaget, som infördes genom Haagreglerna (art. 5:3), är svårt att förstå. Kommentaren i motiven till den svenska KonL (NJA II 1936 s. 605) är svårgenomtränglig. *Jantzen,* Godsbefordring till sjøs (2 utg. 1952) s. 541 nederst påpekar med all rätt, att detta undantag utan skada kunde ha utgått. Det nämns ingenting i det föregående om gemensamt haveri, och redan därför bör parterna

vara fria att "ordne det som det passer dem". Fördelningen av förluster och uppoffringar sker i dispaschen utan hänsyn till skuldfrågan, men redarens slutliga ansvar gentemot transportkunden bedöms enligt konventionen, när förutsättningarna härför är uppfyllda.

Det femte undantaget innebär, att *det solidariska tvingande ansvaret* för kontraherande och verkställande transportör, när transporten helt eller delvis utförs av annan än den kontraherande transportören, *inte* inträder *när parterna i förväg avtalat eller klart förutsatt en segmenterad transport med transportöransvar bara för den del som den kontraherande transportören själv utför* och i övrigt bara speditöransvar för honom (*as agent only*). Se närmare ovan kommentaren till 123 § under 6. Det traditionella mönstret med segmenterade transporter får alltså bestå och kan användas i sådana trader, där denna ordning anses önskvärd.

Det sjätte undantaget gäller *säregna transporter*. Det står nämligen parterna fritt att överenskomma om inskränkning i sjötransportörens förpliktelser eller om utvidgning av hans rättigheter, då så kan anses skäligt med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor, under vilka befordringen skall äga rum. Detta undantag är numera praktiskt bara när det gäller personliga effekter av typen diplomaters flyttgods och arktiska specialtransporter, se ovan kommentaren till 151 § under 14. För att undantaget skall vara tillämpligt får inte konossement utfärdas, utan villkoren skall intas i ett mottagningsbevis (*parcel receipt*) varav framgår att det ej är löpande handling (*non-negotiable*). Detta krav på särskilt transportdokument saknas när det gäller motsvarande undantag för säregna lufttransporter i luftfartslagen 9:2 och den internationella luftbefordringskonventionen art. 2 (jfr *Schmidt m.fl.*, Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962, s. 39). Undantaget måste tolkas restriktivt så att inte dörren öppnas till ett kringgående av det tvingande ansvaret för kommersiella sjötransporter. Om en sjötransportör begagnar undantaget för att befordra varor som saknar tillräckligt värde för att bära den minimifrakt, som eljest uttas, blir han nog skyldig att på anmodan av transportkunden utställa konossement med den verkan att det tvingande ansvaret därmed träder i funktion (jfr *Schmidt m.fl.*, a.a. s. 34).

169 §

Vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller mellan dessa stater gäller lagen i den stat där avgångsorten är. Detta gäller även om konossement ej utfärdats.

Har i annan fart än som avses i första stycket konossement utfärdats i stat som är bunden av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement (tilläggsprotokollet), tillämpas på tilläggsprotokollet grundad lag i den staten. Om befordringen, ehuru konossementet ej utfärdats i stat som är bunden av tilläggsprotokollet, likväl äger rum från sådan stat, tillämpas på protokollet grundad lag i den staten. Har konossement utfärdats enligt certeparti, gäller vad som nu sagts

endast såvitt konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och konossementsinnehavaren.

Sker befordran enligt konossement från stat, som icke är bunden av tilläggsprotokollet, till Sverige, Danmark, Finland eller Norge, tillämpas lagen i den stat där den avtalsenliga bestämmelseorten är. Bestämmelsen i andra stycket tredje punkten har motsvarande tillämpning.

170 §

Har i konossement bestämts att på tilläggsprotokollet grundad lag i viss stat, som tillträtt protokollet, skall gälla, tillämpas den lagen utan hinder av 169 §.

Bestämmelse i konossement att tilläggsprotokollet skall gälla för befordringen skall här i landet anses innefatta hänvisning till motsvarande bestämmelser i denna lag.

Litteratur: Prop. 1973:137 s. 77–82, 131–133 och NJA II 1975 s. 309–313, 315–317; *Gram*, Norwegian maritime code (1975) s. 63 ff.; *Selvig* i AJCL 12 (1962/63) s. 287 ff. och 13 (1963/64) s. 479 ff.; *Siesby* i AfS Bd 5 s. 417 ff. och Søretlige lovkonflikter (1965, även i AfS Bd 9).

1. *Den tvingande regleringen och lagvalet.* I dessa avslutande bestämmelser regleras så att säga den *geografiska utbredningen* av det tvingande transportansvaret.

169 § bestämmer de olika tvingande systemens räckvidd och förhållande till varandra.

170 § anger rättsverkan av s. k. paramountklausuler i vissa särskilda hänseenden.

2. *Tillkomst.* I nuvarande utformning härrör bestämmelserna från 1973 års sjölagsändringar. Tidigare finns en något annorlunda grundsyn belagd i NJA II 1936 s. 429 och 528 samt *Hagbergh*, Sjölagen (1974) s. 67.

3. *Allmänna överväganden.* I förarbetena diskuteras skälen för de valda lösningarna ganska utförligt. Av vad DepCh uttalar saxas här följande:

"Varken KonL eller SjöL löser frågan *vilket lands lag som skall tillämpas* på viss befordran. Såvitt gäller SjöL framgår emellertid av motiven att man förutsatt att dess bestämmelser skulle tillämpas bara om enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler svensk lag var tillämplig. När det gäller KonL saknas svenska motivuttalanden på denna punkt. Enligt förarbetena till den norska konossementslagen avsåg man emellertid att den norska lagstiftningen skulle tillämpas inte bara vid befordran från Norge utan också vid befordran från annan konventionsstat till Norge.

Tidigare har det enligt kommittén inte varit vanligt att i nordisk sjölagstiftning fastställa normer för lagreglernas tillämplighet i förhållande till främmande rätt. Regler om lagstiftningens tillämplighet finns emellertid numera, enligt vad kom-

mittén påpekat, i de lagregler som genom 1964 års sjölagsändringar infördes på grundval av 1957 års internationella konvention om redaransvarets begränsning. Kommittén har tillagt, att detsamma gäller de förslag om lagstiftning angående sjöpanträtt m. m. och befordran av passagerare och resgods som kommittén har avlämnat.

I den mån främmande rätt är tillämplig på befordran enligt konossement skall enligt kommittéförslaget antingen konventionen eller på densamma grundad lagstiftning tillämpas om konossementet är utfärdat i Sverige eller annan konventionsstat, om befordringen äger rum från Sverige eller annan konventionsstat, om befordringen äger rum till hamn i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om konossementet föreskriver att Haag/Visby-reglerna eller på dem grundad lagstiftning skall gälla för avtalet. Förbehåll föreslås för de fall då KonL skall tillämpas, dvs. i de lägen Sverige – till följd av att Haagreglerna alltjämt gäller – har folkrättslig skyldighet att tillämpa Haagreglerna i stället för Haag/Visby-reglerna." (Prop. 1973:137 s. 78.)

Något senare utförs tankegångarna mera i detalj:

"Vid de nordiska departementsöverläggningarna har diskuterats om domstolarna i de nordiska länderna alltid skall tillämpa konventionens tvingande regler såsom de har återgivits i det egna landets sjölag (lex fori) eller om de, på grundval av vissa i lagen preciserade internationellt privaträttsliga regler, ibland skall använda de tvingande reglerna sådana de återgivits i annan konventionsstats lagstiftning. Enligt den senare lösningen skulle svensk domstol tillämpa reglerna i SjöL bara när konossementet utställts i Sverige eller befordringen sker från icke-konventionsstat till Sverige eller annat nordiskt land. I övriga fall skulle huvudregeln vara att domstolen tillämpar konventionslagstiftningen i den konventionsstat där konossementet utställts. Oavsett vilken lösning som valdes skulle bestämmelserna utformas så att man förhindrade att icke-konventionsstats lagstiftning kunde bli tillämplig på befordran som omfattades av Haag/Visby-reglerna (art. 10).

Gemensamt för båda lösningarna är att svensk (dansk, finsk eller norsk) lag är tillämplig på befordran enligt konossement från icke-konventionsstat till ett nordiskt land samt att partshänvisning genom paramountklausul till annan stats konventionslagstiftning respekteras. Vad frågan gäller är om domstolen skall tillämpa det egna landets lag, när konossementet har utställts i annat konventionsland, eller om lagstiftningen i detta land skall tillämpas.

För den förra lösningen (lex fori-lösningen) talar väsentligen att reservation mot konventionen inte är tillåten samt att reglerna i de olika konventionsstaterna därför får antas vara i allt väsentligt överensstämmande, låt vara att vissa skiljaktigheter i tillämpningen kan förekomma. Det kan ifrågasättas om det i detta läge är motiverat att ålägga domstolar och parter skyldigheten att undersöka var och hur motsvarande regler återfinns i annan konventionsstats lag och vilken tolkning som i rättspraxis getts åt dessa regler, något som medför besvär och ökade kostnader. Talan väcks i stor utsträckning vid domstol i det land, till vilket befordringen sker. Skall domstolarna tillämpa lagen i den konventionsstat där konossementet utfärdats kommer detta således i praktiken att medföra att domstolarna i flertalet fall, där konossementet inte innehåller en paramountklausul, kommer att bli tvungna att tillämpa främmande lag. Härtill kommer de uppenbara riskerna för att domstolarna tillämpar den främmande rätten felaktigt

på grund av att de inte har tillräcklig information om denna rätts innehåll och hur den skall tolkas. I flertalet länder torde också domstolarna när det gäller konventionsbunden lagstiftning tillämpa lex fori. Det kan i sammanhanget nämnas att såväl de engelska som franska lagar som har antagits för att möjliggöra ratifikation av Haag/Visby-reglerna förutsätter att domstolarna tillämpar lex fori (för fransk del blir det fråga om direkt tillämpning av konventionen).

Som skäl för att tillämpa annan konventionsstats lagstiftning, när konossementet har utfärdats i sådan stat, kan åberopas att i synnerhet Haagreglerna enligt vad man vet har tolkats olika i konventionsstaterna. Med lex fori-lösningen skulle därför en tvist kunna komma att bedömas olika beroende på i vilket land talan väcks. Det skulle därför vara önskvärt att man i förväg vet vilket lands lag som blir tillämplig. Ett sådant resultat är emellertid bara möjligt att uppnå, om det i konventionen direkt föreskrivs att lagen i det land där konossementet utställts skall tillämpas. Som nämnts torde domstolarna i flertalet länder tillämpa lex fori. Någon enhetlighet uppnås alltså inte genom att de nordiska länderna för sin del tillämpar lagen i det land, där konossementet utställts.

Ett annat skäl, som kan åberopas för tillämpning av lagen i det land där konossementet utställts, är att konventionen inte innehåller en uttömmande reglering av alla de frågor som en befordran under konossement kan ge upphov till. I frågor som faller utanför konventionsregleringen kan domstolen på grund av allmänna lagvalsregler bli tvungen att tillämpa utländsk lag. Det är dock önskvärt att samma lag tillämpas på alla frågor som rör befordringen. Å andra sidan torde konossement ofta innehålla allmänna lagvalsklausuler som hänvisar till annan lag än lagen i det land där konossementet utställts. T. ex. lär lagvalsklausuler som hänvisar till flaggans lag vara vanliga. Det kan också förekomma att konossementet innehåller en paramountklausul som hänvisar till Haag/Visby-reglerna samt en lagvalsklausul av innehåll att befordringen i övrigt är underkastad t. ex. flaggans lag. I samtliga dessa fall blir följden att man trots denna lösning inte uppnår det önskade resultatet att befordringen i sin helhet blir underkastad en och samma lag. Även i de fall där konossementet saknar lagvalsklausuler är det för övrigt tveksamt om allmänna internationellt-privaträttsliga regler i alla tillfällen leder till att lagen i det land, där konossementet utställts, skall tillämpas på frågor som inte regleras i konventionen.

Lex fori-lösningen tillämpas hos oss på andra områden inom transporträtten som är konventionsbundna. Denna princip har således valts i luftfartslagen och lagen om internationella vägtransporter. Den gäller också i fråga om redaransvarets begränsning. På svensk sida hade man av de skäl som förut har nämnts föredragit att tillämpa den också i detta sammanhang. Vid de nordiska departementsöverläggningarna lyckades man emellertid inte uppnå enighet härom utan stannade slutligen för den andra lösningen. Med hänsyn till önskvärdheten av en enhetlig nordisk reglering på denna punkt har jag ansett mig böra biträda detta. Jag har då särskilt beaktat att frågan är av mindre praktisk betydelse för sjötransporternas del, eftersom konossement i regel innehåller en paramountklausul, vilken under alla förhållanden bör respekteras. Den lösning som nu har valts torde dessutom bara bli temporär. I samband med att ställning skall tas till en eventuell ny konvention om godsbefordran får frågan övervägas på nytt, bl. a. i ljuset av hur den har lösts i andra länder." (Prop. 1973:137 s. 79–81.)

4. *Territoriell anknytning*. Den geografiska omfattningen av det tvingande trans-

portansvaret bestäms genom angivande av vissa anknytningsfakta som refererar till territoriet. Därvid används två typer av anknytningsfakta, nämligen dels avgångsorten resp. bestämmelseorten för själva godstransporten, dels utställningsorten för konossementet.

Själva anknytningen kan utformas och har utformats på olika sätt i olika konventioner. Vill man minska en konventions tillämpningsområde begagnas en dubbel territoriell anknytning (*the double territorial link*): både avgångs- och bestämmelseorten för en transport skall ligga inom fördragsslutande parters territorium. En ytterligare skärpning innebär det, om man kräver att transportdokumentet också måste vara utställt inom en fördragsslutande parts territorium. Genom att slå av på dessa krav, t. ex. så att endast avgångsort *eller* bestämmelseort berör konventionsstat, vidgar man tillämpningsområdet.

Förevarande bestämmelse ger prov på flera olika modeller.

5. *Inrikes och internordisk fart.* Vid befordran inom Sverige (eller inom annat nordiskt land) samt mellan Sverige, Danmark, Finland eller Norge gäller avgångsortens lag. SjöL:s tvingande transportansvar gäller här även för certepartifart (utan att särskilt förbehåll måste göras, vilket förr krävdes för ansvarsbegränsning). "Bestämmelsen är tillämplig också på t. ex. inrikes norsk fart eller befordran från Norge till Danmark om rättsförhållandet kommer upp till prövning vid svensk domstol. Bestämmelsen innebär att samtliga regler om godsbefordran i lastningslandets lag skall tillämpas, således inte bara de enligt 168 § tvingande reglerna. Detta har inte ansetts inge några betänkligheter med hänsyn till den enhetliga nordiska sjölagstiftningen. Såvitt avser andra bestämmelser än de som avses i 168 § första stycket blir lagvalsregeln emellertid inte tvingande." (Prop. 1973: 137 s. 132.)

Skälen till att bara inrikes och internordisk fart är helt och hållet omfattad av tvingande reglering utvecklar DepCh på följande sätt. "Jag vill till en början ansluta mig till förslaget att den inrikes och internordiska farten skall vara underkastad tvingande regler. Det kan naturligtvis ifrågasättas om detta behöver gälla annan befordran än sådan som sker enligt konossement. Men inrikes och internordisk certepartifart är redan i dag underkastad tvingande regler om transportansvar m. m. och det har inte anförts några skäl för en ändring därvidlag. Vad beträffar utrikes fart i övrigt har inte föreslagits tvingande regler rörande befordran enligt certeparti. Jag godtar detta. Den internationella certepartifarten är sedan gammalt ej underkastad tvingande regler. I den mån sådana skulle vara motiverade, bör de grundas på internationellt godtagna normer för sådan fart. Framtiden får utvisa om arbetet inom UNCTAD, där frågan har aktualiserats, kommer att leda till sådana normer. Den utrikes konossementsfarten måste emellertid vara underkastad tvingande konventionslagregler i den mån den faller under Haag/Visby-reglernas tillämpningsområde. Jag erinrar om att KonL alltjämt skall vara tillämplig vid sidan av SjöL i den utsträckning som detta är nödvändigt på grund av våra folkrättsliga förpliktelser i förhållande till de stater som erkänner Haagreglerna men ej Haag/Visby-reglerna ..." (Prop. 1973:137 s. 79.)

6. *Haag/Visby-fart.* Avgörandet blir här i första hand, om konossement utfärdats i Haag/Visby-stat. Är så fallet, gäller den tvingande regleringen enligt denna stats Haag/Visby-lagstiftning. Om konossementet visserligen inte har utfärdats i sådan stat men själva godstransporten ändå utgår från Haag/Visby-stat, gäller

denna stats Haag/Visby-lagstiftning.

I motiven uttalas härom följande: "Har i annat fall än som avses i första stycket konossementet utfärdats i stat som är bunden av tilläggsprotokollet (protokollstat) tillämpas på protokollet grundad lag i den staten. Har t. ex. konossementet utfärdats i Sverige för befordran till Storbritannien blir de bestämmelser i 5 kap. som grundas på tilläggsprotokollet tillämpliga, dvs. de i 168 § första stycket nämnda bestämmelserna med undantag för 123 och 162 §§. Och har konossementet utfärdats i Storbritannien för befordran till Sverige blir den engelska Haag/Visby-lagen tillämplig." (Prop. 1973:137 s. 132.)

Vad beträffar 123 § kan ifrågasättas om uppställande av kravet på att den för sin tillämpning skulle kräva att den svenska Haag/Visby-lagstiftningen gäller verkligen är konsekvent, med hänsyn till att lagstiftarens ingripande här riktar sig mot tolkningen av den tidigare 123 §. Se närmare kommentaren till 123 § under 6. Så snart ett hithörande fall kommer upp till bedömning inför svensk domstol, bör 123 § SjöL tillämpas enligt lex fori-principen.

7. *Ren Haagfart.* I förhållande till länder, som är anslutna till Haagreglerna i deras ursprungliga lydelse, tillämpar Sverige alltjämt KonL "i den utsträckning som detta är nödvändigt på grund av våra folkrättsliga förpliktelser i förhållande till de stater som erkänner Haagreglerna men ej Haag/Visby-reglerna..." (Prop. 1973:137 s. 79.) Vid 1973 års sjölagsändringar företogs några ändringar i KonL:s lydelse, och dessa behandlas närmare i a. prop. s. 153–156. KonL kommenteras i sin ursprungliga lydelse utförligt i NJA II 1936 s. 573–623.

Den territoriella anknytningen uppnås, liksom i föregående grupp av fall (6), genom hänvisning antingen till orten för konossementets utfärdande eller, då något konossement inte utfärdats, till avgångsorten för godstransporten.

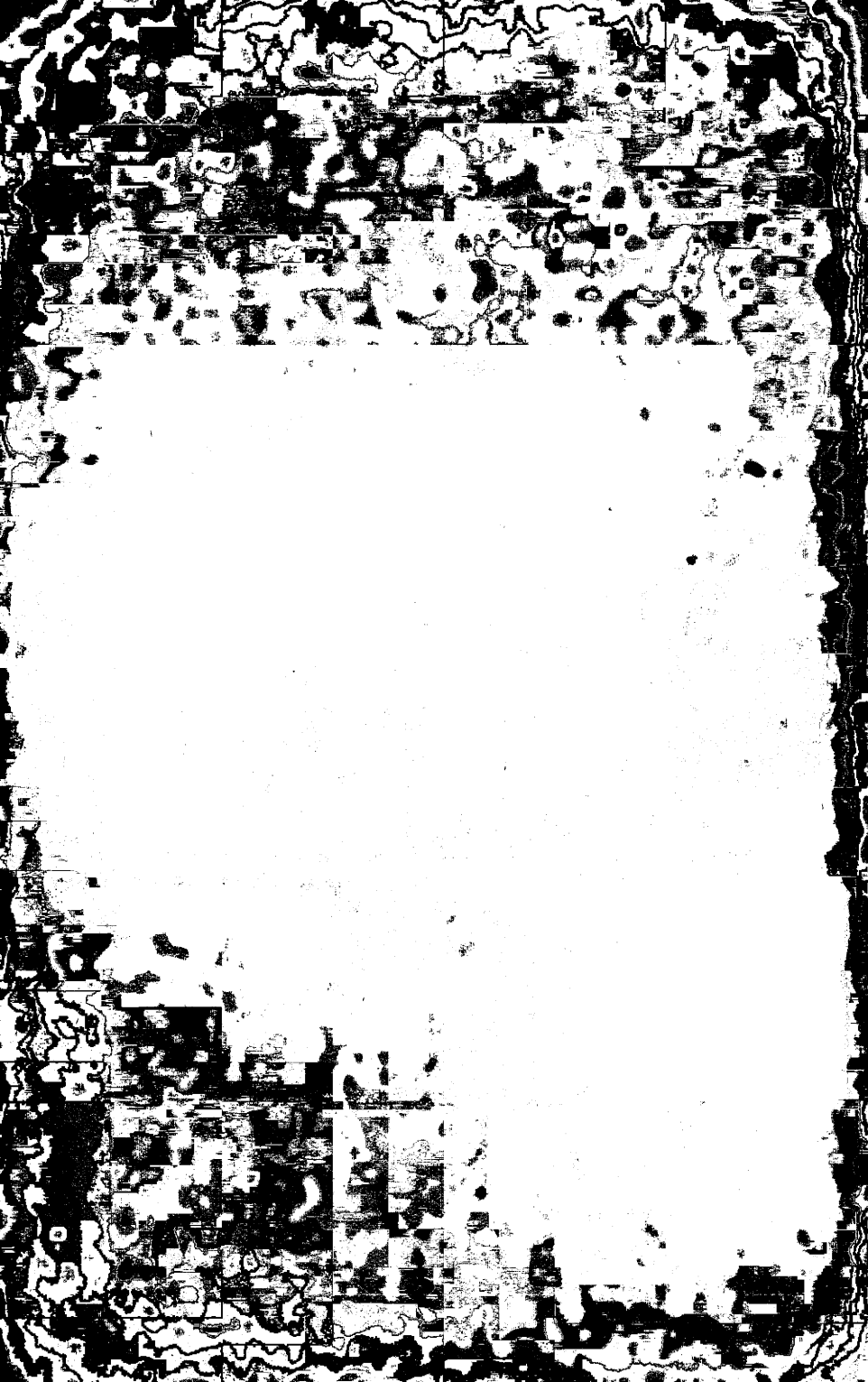
8. *Fart från icke-konventionsstat till Norden.* För att ge Visbyreglerna en mer vidsträckt spridning räcker det här med att bestämmelseorten är belägen i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. *All import från icke konventionsstat till Norden täcks alltså av SjöL:s tvingande transportansvar.* "Detta innebär att inte bara de på Haag/Visby-reglerna byggda bestämmelserna utan även andra regler angående befordran som finns i vederbörande nordiska lands lagstiftning blir tillämpliga. Eftersom endast de i 168 § första stycket (jfr dansk och norsk text i bilaga 7) nämnda bestämmelserna är tvingande, blir inte heller lagvalsregeln tvingande såvitt avser andra bestämmelser än de som avses i 168 § första stycket." (Prop. 1973: 137 s. 132.) Motsvarande princip var genomförd i KonL. Som bestämmelseort räknas, här som eljest, den avtalsenliga bestämmelseorten. Senare omdestinering påverkar alltså inte lagvalet.

9. *Fart från icke-konventionsstat till utomnordisk stat.* "Paragrafen innehåller inga regler om lagvalet vid utrikes certepartifart och befordran enligt konossement från icke-konventionsstat till utomnordisk stat. I fråga om sådan befordran får det alltså avgöras enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler vilket lands lag som skall tillämpas om fraktavtalet eller konossementet inte innehåller någon paramountklausul." (Prop. 1973:137 s. 132 nederst.) Se därom vidare nedan under 11.

10. *Kravet på att konossementet skall vara överlåtet.* Den tvingande regleringen har inte haft som mål att reglera den internationella certepartifarten utan att ge konossementet bättre substans genom att skydda godtroende förvärvare. Det tvingande rättssystemet är därför tillämpligt enbart på rättsförhållandet mellan

sjötransportören och innehavaren av konossement, där sådant särskilt har utfärdats. Se närmare kommentaren till 118 § under 4. En erinran härom har gjorts i 169 § 2 st. 3 p. och 3 st. 2 p.

11. *Paramountklausul.* Så gott som alltid innehåller konossement en s. k. paramountklausul, varigenom sjötransportören frivilligt underkastar sig Haagreglerna, oavsett om det råder avtalsfrihet (befordringen försiggår i s. k. fri fart) eller icke. I 170 § stadgas för sådant fall dels att den utpekade nationella Haagregelslagstiftningen skall tillämpas (oavsett om de förut angivna reglerna skulle leda till annat resultat), dels att direkt hänvisning till Visbyprotokollet här i landet skall förstås som en hänvisning till motsvarande bestämmelser i SjöL. Beträffande rättsverkan i allmänhet av paramountklausuler hänvisas till kommentaren till 118 § under 4.



Bilagor

1. Haag/Visby-reglerna

1924 års internationella konossementskonvention i dess ändrade lydelse[66] genom 1968 års tilläggsprotokoll

Artikel 1
I denna konvention används följande uttryck i nedan noga angiven innebörd:

a) »bortfraktare» omfattar fartygsägare eller befraktare som är part i ett fraktavtal med en avlastare;

b) »fraktavtal» avser endast fraktavtal varom upprättats konossement eller liknande åtkomsthandling angående godsbefordran till sjöss, därunder inbegripet konossement eller liknande handling som utfärdats enligt certeparti, från det åtkomsthandlingen reglerar rättsförhållandet mellan bortfraktaren och handlingens innehavare;

c) »gods» omfattar gods, föremål, handelsvaror och saker av varje slag med undantag för levande djur samt last som i fraktavtalet anges såsom lastad på däck och befordras på det sättet;

d) »fartyg» betyder varje fartyg som används för befordran av gods till sjöss;

e) »godsbefordran» omfattar tiden från det godset lastats på tills det lossats från fartyget.

Artikel 2
Frånsett bestämmelserna i artikel 6 skall bortfraktaren i varje avtal om godsbefordran till sjöss, såvitt avser lastning, handhavande, stuvning, befordran, förvaring, vård och lossning, vara underkastad den ansvarighet och de förpliktelser samt åtnjuta de rättigheter och friheter som anges nedan.

Artikel 3
1. Bortfraktaren skall vara skyldig att, före och vid resans början, med tillbörlig omsorg sörja för att

a) fartyget sätts i sjövärdigt skick;

b) fartyget behörigen bemannas, utrustas och provianteras;

c) lastrum, kyl- och frysrum samt alla övriga delar av fartyget, där gods lastas, sätts i gott och säkert skick för godsets mottagande, befordran och bevarande.

2. Frånsett bestämmelserna i artikel 4 skall bortfraktaren på lämpligt och omsorgsfullt sätt lasta, handha, stuva, be-

[66] I Haag-reglerna har den franska texten vitsord medan fransk och engelsk text har lika vitsord i Visby-reglerna: dessa senare är i det följande kursiverade.

fordra, förvara, vårda och lossa det gods som befordras.

3. Efter att ha mottagit godset i sin vård skall bortfraktaren eller hans befälhavare eller agent på avlastarens begäran utfärda konossement till denne bl. a. innefattande:

a) de väsentliga märken som fordras för identifiering av godset sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem före lastningens början, förutsatt att dessa märken stämplats eller eljest tydligt anbragts på oförpackat gods eller på lådor eller förpackningar vari godset förvaras och att detta skett på sådant sätt att märkena normalt bör förbli läsliga till resans slut;

b) antingen kolli- eller stycketal eller mått eller vikt, vilketdera som kommer i fråga, enligt avlastarens skriftliga uppgift;

c) godsets synliga tillstånd och skick.

Dock skall ingen bortfraktare, befälhavare eller bortfraktares agent vara skyldig att i konossementet ange eller nämna märken, antal, mått eller vikt som han har skälig anledning misstänka icke noga motsvarar det gods som faktiskt mottagits eller som han icke haft rimlig möjlighet att undersöka.

4. Ett sådant konossement skall utgöra bevis, om annat ej styrks, att bortfraktaren mottagit godset sådant det beskrivits däri enligt mom. 3 a), b) och c).

Motbevisning skall dock icke vara tillåten, när konossementet överlåtits till godtroende tredje man.

5. Avlastaren skall anses ha tillförsäkrat bortfraktaren riktigheten, vid tiden för lastningen, av märken, antal, mått och vikt sådana de uppgivits av honom och avlastaren skall gottgöra bortfraktaren all förlust, skada och kostnad som orsakas eller härrör av onöjaktigheter i dessa hänseenden. Bortfraktarens rätt till sådan gottgörelse skall på intet sätt inskränka hans ansvarighet och förpliktelser enligt fraktavtalet i förhållande till varje annan person än avlastaren.

6. Såframt icke (skriftlig) underrättelse om förlust eller skada och dess allmänna beskaffenhet givits bortfraktaren eller hans agent i lossningshamnen före eller vid tiden för godsets lossning och utlämnande till den persons förfogande som enligt fraktavtalet är berättigad därtill, skall sådan utlämning utgöra bevis, om annat ej styrks, att godset avlämnats sådant det beskrivits i konossementet.

Är förlusten eller skadan ej uppenbar, skall underrättelsen ges inom tre dagar från avlämnandet.

Skriftlig underrättelse fordras ej, om godsets tillstånd gemensamt fastställts vid tiden för mottagandet.

Bortfraktaren och fartyget skall i varje annat fall än som avses i mom. 6bis vara fria från allt slags ansvarighet med avseende på godset, om talan väcks inom ett år från utlämnandet eller den dag utlämnande skulle ha ägt rum. Den-

na frist kan dock förlängas genom överenskommelse mellan parterna, träffad efter den händelse som gav anledning till talan.[67]

I fall av verklig eller förmodad förlust eller skada skall bortfraktaren och mottagaren ömsesidigt ge varandra allt rimligt bistånd för besiktning och räkning av godset.

6bis. Regresstalan får föras även efter utgången av den i föregående moment angivna fristen, om det sker inom den tid domstolslandets lag föreskriver. Denna frist får dock ej understiga tre månader räknat från dagen då den person som för regresstalan infriat anspråket eller mottagit stämning angående detta.

7. Sedan godset lastats, skall det konossement bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent har att utfärda till avlastaren, om avlastaren begär det, vara ett s. k. ombordkonossement, förutsatt att avlastaren, om han förut mottagit åtkomsthandling till godset, återställer den handlingen mot utlämnande av ombordkonossementet. Emellertid skall det stå bortfraktaren, befälhavaren eller agenten fritt att i stället i lastningshamnen på den först utfärdade handlingen anteckna namnet eller namnen på det eller de fartyg på vilka godset lastats och datum eller data för lastningen; då handlingen försetts med sådan anteckning skall den, om den innehåller de uppgifter som anges i artikel 3 mom. 3, anses utgöra ett ombordkonossement i den mening som avses i denna artikel.

8. Varje förbehåll, avtal eller överenskommelse i ett fraktavtal, som befriar bortfraktaren eller fartyget från ansvarighet för förlust av eller skada på gods eller därmed sammanhängande förlust eller skada, uppkommen på grund av försummelse, fel eller åsidosättande av de skyldigheter och förpliktelser som föreskrivs i denna artikel, eller som minskar denna ansvarighet annorledes än denna konvention föreskriver, skall vara utan kraft och verkan. Förbehåll, varigenom till bortfraktaren överlåts förmån av försäkring, skall liksom varje liknande klausul anses som förbehåll om frihet från ansvarighet.

Artikel 4

1. Varken bortfraktaren eller fartyget skall svara för förlust eller skada som orsakas eller härrör av bristande sjövärdighet, utom när denna kan tillskrivas brist i tillbörlig omsorg på bortfraktarens sida att sätta fartyget i sjövärdigt skick eller att tillförsäkra det behörig bemanning, utrustning och proviantering eller att sätta lastrum, kyl- och frysrum samt alla övriga delar av fartyget, där gods lastats, i gott och säkert skick så att de är lämpliga för godsets mottagande, befordran och bevarande, allt i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 3 mom. 1. Närhelst förlust eller skada

[67] Haag-reglernas text ger här frihet "från varje ansvarighet för förlust eller skada, om talan ej väcks inom ett år från godsets utlämnande eller den dag det skulle ha utlämnats".

härrör av bristande sjövärdighet, skall bevisbördan för att tillbörlig omsorg iakttagits ligga på bortfraktaren eller envar annan som gör gällande befrielse varom föreskrivs i denna artikel.

2. Varken bortfraktaren eller fartyget skall svara för förlust eller skada som orsakas eller härrör av:

a) handling, försummelse eller fel av befälhavaren, någon av besättningen eller annan av bortfraktarens anställda eller lots vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) brand som ej orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren;

c) faror, vådor eller olyckor i öppen sjö eller andra farvatten;

d) högre hand;

e) krigshändelser;

f) samhällsfientliga gärningar;

g) beslag eller tvångsåtgärder av furste, myndigheter eller folk eller rättslig handräckningsåtgärd;

h) karantänrestriktion;

i) handling eller underlåtenhet av avlastaren eller ägaren till godset, hans agent eller företrädare;

j) strejker eller lockouter eller inställelse av eller hinder för arbete av varje orsak, vare sig delvis eller helt;

k) upplopp eller samhällsoroligheter;

l) räddning av eller försök att rädda liv eller egendom till sjöss;

m) minskning i omfång eller vikt eller varje annan förlust eller skada som orsakas av dold bristfällighet, särskild beskaffenhet eller egenartat fel hos godset;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning;

p) dold bristfällighet som undgår tillbörlig uppmärksamhet;

q) varje annan orsak som ej beror av handling eller fel av bortfraktaren eller handling eller fel av dennes agenter eller företrädare men bevisbördan skall ligga på den som åberopar förmånen av detta undantag och det skall tillkomma honom att visa att varken handling eller fel av bortfraktaren eller handling eller fel av dennes agenter eller företrädare medverkat till förlusten eller skadan.

3. Avlastaren skall icke svara för förlust eller skada som uppstår för bortfraktaren eller fartyget, orsakad eller härrörande av vilken orsak som helst, utom när det föreligger handling, fel eller försummelse av avlastaren, hans agenter eller anställda.

4. Ingen deviation för att rädda eller söka rädda liv eller egendom till sjöss, ej heller skälig deviation skall anses som brott mot denna konvention eller mot fraktavtalet och bortfraktaren skall icke svara för någon förlust eller skada som härrör därav.

5. a) Såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet, skall varken bortfraktaren eller fartyget i något fall

svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 10 000 francs för kolli eller enhet eller 30 francs för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.

b) Det sammanlagda ersättningsbeloppet skall beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget.

Godsets värde skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

c) När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall antalet kollin eller enheter som uppräknats (och angivits) i konossementet såsom omfattade av anordningen anses utgöra antalet kollin eller enheter i den mening som avses i detta moment. Eljest skall transportanordningen anses utgöra kolli eller enhet.

d) Med franc förstås en enhet som består av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt myntslag bestäms av domstolslandets lag.

e) Varken bortfraktaren eller fartyget skall åtnjuta begränsning av ansvarighet enligt detta moment, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av bortfraktaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

f) Uppgift *som avses i punkt a) av detta moment och* som intagits i konossementet skall gälla som bevis, om annat ej styrks, men skall icke binda bortfraktaren som äger göra den till föremål för tvist.

g) Genom överenskommelse mellan bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent och avlastaren kan bestämmas *andra maximibelopp* än som angivits i *punkt a) av detta moment,* såframt detta överenskomna maximum ej är lägre än *där angivna motsvarande maximum.*

h) Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada, om avlastaren i konossementet lämnat honom vederligen oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde.[68]

6. Gods av lättantändlig, explosiv eller farlig beskaffenhet, till vars inlastning bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent icke skulle ha samtyckt med vetskap

[68] Haag-reglernas motsvarighet till a)–d) lyder: "Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 100 pund sterling för kolli eller enhet eller motsvarande värde i annat mynt, såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet." Begränsningsbeloppet skall enligt Haag-reglernas artikel 9 vara i guldmynt.

om dess beskaffenhet och art, skall vid varje tidpunkt före lossningen få föras iland var som helst eller förstöras eller oskadliggöras av bortfraktaren utan ersättningsskyldighet och avlastaren av detta gods skall svara för varje skada och kostnad som direkt eller indirekt orsakas eller härrör av dess inlastning. Om sådant gods, inlastat med bortfraktarens vetskap och samtycke, blir farligt för fartyg eller last, skall det på samma sätt få föras iland, förstöras eller oskadliggöras av bortfraktaren utan ersättningsskyldighet för hans del utom, i förekommande fall, vid gemensamt haveri.

Artikel 4bis

1. Befrielse från eller begränsning av ansvarighet varom föreskrivs i denna konvention skall äga tillämpning i fråga om varje talan mot bortfraktaren angående ersättning för förlust av eller skada på gods, som avses med ett fraktavtal, vare sig talan grundas på kontraktsförhållande eller ej.

2. Om talan väcks mot någon anställd hos bortfraktaren eller mot dennes agent (anställd eller agent som ej är självständig medhjälpare) äger han göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

3. Det sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och agenter skall i intet fall överstiga den gräns som föreskrivs i denna konvention.

4. Det oaktat skall anställd hos eller agent för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller agenten med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 5

Det skall stå en bortfraktare fritt att helt eller delvis avstå från sina rättigheter och friheter eller utvidga sitt ansvar och sina förpliktelser, sådana de förra och de senare bestämts i denna konvention, förutsatt att avståendet eller utvidgningen införs i konossementet.

Ingen bestämmelse i denna konvention äger tillämpning på certeparti; men om konossement utfärdas då fartyg befraktats enligt certeparti, är de underkastade villkoren i denna konvention. Intet i dessa regler skall anses hindra att i konossement införs vilken laglig regel som helst rörande gemensamt haveri.

Artikel 6

Utan hinder av bestämmelserna i de föregående artiklarna skall det stå en bortfraktare, befälhavare eller bortfraktares agent fritt att i fråga om bestämt gods av vilket slag som helst träffa vilket avtal som helst med vilka villkor som helst såväl angående bortfraktarens ansvarighet och förplik-

telser med avseende på godset som angående hans rättigheter och friheter rörande detta eller angående hans skyldigheter med avseende på fartygets sjövärdighet, i den mån överenskommelsen icke strider mot allmänna regler, eller angående hans anställdas eller agenters vård och omsorg beträffande lastning, handhavande, stuvning, befordran, förvaring, vård och lossning av det sjötransporterade godset, förutsatt att i sådant fall intet konossement utfärdats eller utfärdas och att de överenskomna villkoren införts i ett kvitto som skall utgöra och vara betecknat såsom icke löpande handling.

Varje sålunda träffat avtal skall ha full laga verkan.

Det är likväl förutsatt, att denna artikel icke skall vara tillämplig på vanlig kommersiell last som skeppas i samband med vanlig kommersiell verksamhet utan endast på annan last, när beskaffenhet och tillstånd hos det gods som skall befordras samt de omständigheter, betingelser och villkor varunder befordringen skall genomföras är ägnade att göra särskilt avtal berättigat.

Artikel 7

Ingen bestämmelse i denna konvention skall hindra att en bortfraktare eller avlastare i ett avtal inför betingelser, villkor, förbehåll eller undantag angående bortfraktarens eller fartygets ansvarighet och förpliktelser med avseende på förlust eller skada som drabbar godset eller med avseende på dess förvaring, vård och handhavande före lastningen på och efter lossningen från det fartyg varmed godset befordras till sjöss.

Artikel 8

Bestämmelserna i denna konvention inskränker icke vare sig bortfraktarens rättigheter eller hans skyldigheter sådana de regleras i varje nu gällande lag om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

Artikel 9

Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

Artikel 10

Bestämmelserna i denna konvention äger tillämpning på varje konossement som avser befordran av gods mellan hamnar i två skilda stater, om

a) konossementet utfärdats i fördragsslutande stat, eller

b) befordringen sker från hamn i fördragsslutande stat, eller

c) det avtal som konossementet innefattar eller utvisar föreskriver att bestämmelserna i denna konvention eller lagstiftning som gör dem tillämpliga skall reglera avtalet,

oavsett vilken nationalitet fartyget, bortfraktaren, avlastaren, mottagaren eller annan intressent har.

Fördragsslutande stat skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention på de konossement som avses ovan.

Denna artikel skall icke hindra fördragsslutande stat från att tillämpa konventionens bestämmelser på konossement som ej avses i föregående stycken.[69]

[69] Enligt artikel 10 i Haag-reglerna skall konventionen tillämpas på varje konossement som utfärdats i fördragsslutande stat.

2. Hamburgreglerna

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article I. 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. "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 to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

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. 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 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 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 aggregate of the amounts recoverable

from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

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 peformed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. 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 providing that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

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.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual

carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from 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.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, *inter alia*, the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in 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 document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading

payable by the consignee, is *prima facie* evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper 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 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 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 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 defendent, 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. 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 judgment 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) 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.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier

may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission 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 provisons 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. 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 vitrue 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 Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as:

12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37 5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value 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 VII. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

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.

Article 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 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 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 seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or nelgect. 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.

3. Genèvekonventionen om multimodala transporter

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1)

(Geneva, 24 May 1980)

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING

(a) that international multimodal transport is one means of facilitating the orderly expansion of world trade;

(b) the need to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport services adequate to the requirements of the trade concerned;

(c) the desirability of ensuring the orderly development of international multimodal transport in the interest of all countries and the need to consider the special problems of transit countries;

(d) the desirability of determining certain rules relating to the carriage of goods by international multimodal transport contracts, including equitable provisions concerning the liability of multimodal transport operators;

(e) the need that this Convention should not affect the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations;

(f) the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operators and operations;

---

(1) This Convention was adopted by the United Nations Conference on a Convention on International Multimodal Transport.

(g) the need to have regard to the special interest and problems of developing countries, for example, as regards introduction of new technologies, participation in multimodal services of their national carriers and operators, cost efficiency thereof and maximum use of local labour and insurance;

(h) the need to ensure a balance of interests between suppliers and users of multimodal transport services;

(i) the need to facilitate customs procedures with due consideration to the problems of transit countries;

AGREEING to the following basic principles:

(a) that a fair balance of interests between developed and developing countries should be established and an equitable distribution of activities between these groups of countries should be attained in international multimodal transport;

(b) that consultation should take place on terms and conditions of service, both before and after the introduction of any new technology in the multimodal transport of goods, between the multimodal transport operator, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities;

(c) the freedom for shippers to choose between multimodal and segmented transport services;

(d) that the liability of the multimodal transport operator under this Convention should be based on the principle of presumed fault or neglect,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I – GENERAL PROVISIONS

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Convention:

1. – "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.

2. – "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

3. – "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

4. – "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.

5. – "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.

6. – "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

7. – "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.

8. – "International convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.

9. – "Mandatory national law" means any statutory law concerning carriage of goods the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulation to the detriment of the consignor.

10. – "Writing" means, *inter alia*, telegram or telex.

Article 2

SCOPE OF APPLICATION

The provisions of this Convention shall apply to all contracts of multimodal transport between places in two States, if:

(a) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or

(b) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State.

Article 3

MANDATORY APPLICATION

1. – When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract.

2. – Nothing in this Convention shall affect the right of the consignor to choose between multimodal transport and segmented transport.

Article 4

REGULATION AND CONTROL OF MULTIMODAL TRANSPORT

1. – This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.

2. – This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities on terms and conditions of service; licensing of multimodal transport operators; participation in transport; and all other steps in the national economic and commercial interest.

3. – The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provisions of this Convention.

PART II – DOCUMENTATION

Article 5

ISSUE OF MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT

1. – When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.

2. – The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.

3. – The signature on the multimodal transport document 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 multimodal transport document is issued.

4. – If the consignor so agrees, a non-negotiable multimodal transport document may be issued by making use of any mechanical or other means preserving a record of the particulars stated in article 8 to be contained in the multimodal transport document. In such a case the multimodal transport operator, after having taken the goods in charge, shall deliver to the consignor a readable document containing all the particulars so recorded, and such document shall for the purposes of the provisions of this Convention be deemed to be a multimodal transport document.

Article 6

NEGOTIABLE MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT

1. – Where a multimodal transport document is issued in negotiable form:

(a) It shall be made out to order or to bearer;

(b) If made out to order it shall be transferable by endorsement;

(c) If made out to bearer it shall be transferable without endorsement;

(d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;

(e) If any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy".

2. – Delivery of the goods may be demanded from the multimodal transport operator or a person acting on his behalf only against surrender of the negotiable multimodal transport document duly endorsed where necessary.

3. – The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if, where a negotiable multi-

modal transport document has been issued in a set of more than one original, he or a person acting on his behalf has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

Article 7

NON-NEGOTIABLE MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT

1. – Where a multimodal transport document is issued in non-negotiable form it shall indicate a named consignee.

2. – The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable multimodal transport document or to such other person as he may be duly instructed, as a rule, in writing.

Article 8

CONTENTS OF THE MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT

1. – The multimodal transport document shall contain 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 gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;

(b) The apparent condition of the goods;

(c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;

(d) The name of the consignor;

(e) The consignee, if named by the consignor;

(f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;

(g) The place of delivery of the goods;

(h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;

(i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;

(j) The place and date of issue of the multimodal transport document;

(k) The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;

(l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight, including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(m) The intended journey route, modes of transport and places of transhipment, if known at the time of issuance of the multimodal transport document;

(n) The statement referred to in paragraph 3 of article 28;

(o) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

2. – The absence from the multimodal document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of article 1.

Article 9

RESERVATIONS IN THE MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT

1. – If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. – If the multimodal transport operator or a person acting on his behalf fails to note on the multimodal transport document the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the multimodal transport document that the goods were in apparent good condition.

Article 10

EVIDENTIARY EFFECT OF THE MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENT

Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under article 9 has been entered:

(a) The multimodal transport document shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the multimodal transport operator of the goods as described therein; and

(b) Proof to the contrary by the multimodal transport operator shall not be admissible if the multimodal transport document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

Article 11

LIABILITY FOR INTENTIONAL MISSTATEMENTS OR OMISSIONS

When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of article 8 or under article 9, he shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expenses incurred by a third party, including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued.

Article 12

GUARANTEE BY THE CONSIGNOR

1. – The consignor shall be deemed to have guaranteed to the multimodal transport operator the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the multimodal transport operator, of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him for insertion in the

2. – The consignor shall indemnify the multimodal transport operator against loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to in paragraph 1 of this article. The consignor shall remain liable even if the multimodal transport document has been transferred by him. The right of the multimodal transport operator to such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the consignor.

Article 13

OTHER DOCUMENTS

The issue of the multimodal transport document does not preclude the issue, if necessary, of other documents relating to transport or other services involved in international multimodal transport, in accordance with applicable international conventions or national law. However, the issue of such other documents shall not affect the legal character of the multimodal transport document.

PART III – LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR

Article 14

PERIOD OF RESPONSIBILITY

1. – The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

2. – For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the consignor 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 place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;

(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 multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

3. – In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

Article 15

THE LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR FOR HIS SERVANTS, AGENTS AND OTHER PERSONS

Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

Article 16

BASIS OF LIABILITY

1. – The multimodal transport operator shall be 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 in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 15 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 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 multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.

3. – If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

Article 17

CONCURRENT CAUSES

Where fault or neglect on the part of the multimodal transport operator, his servants or agents or any other person referred to in article 15 combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the multimodal transport operator shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the multimodal transport operator proves the part of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 18

LIMITATION OF LIABILITY

1. – When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

2. – For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document 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 multimodal transport operator, is considered one separate shipping unit.

3. – Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or

by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

4. – The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be 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 multimodal transport contract.

5. – The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.

6. – By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.

7. – "Unit of account" means the unit of account mentioned in article 31.

Article 19

LOCALIZED DAMAGE

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

Article 20

NON-CONTRACTUAL LIABILITY

1. – The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.

2. – If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent or such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.

3. – Except as provided in article 21, the aggregate of the amounts recoverable from the multimodal transport operator and from a servant or agent or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 21

LOSS OF THE RIGHT TO LIMIT LIABILITY

1. – The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator 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 paragraph 2 of article 20, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of

whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant, agent or other person, 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.

PART IV – LIABILITY OF THE CONSIGNOR

Article 22

GENERAL RULE

The consignor shall be liable for loss sustained by the multimodal transport operator if such loss is caused by the fault or neglect of the consignor, or his servants or agents when such servants or agents are acting within the scope of their employment. Any servant or agent of the consignor shall be liable for such loss if the loss is caused by fault or neglect on his part.

Article 23

SPECIAL RULES ON DANGEROUS GOODS

1. – The consignor shall mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. – Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, the precautions to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all 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 multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. – If, in cases where the provisions of paragraph 2 (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 multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of article 16.

PART V – CLAIMS AND ACTIONS

Article 24

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 multimodal transport operator 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 multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.

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 six 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 or their authorized representatives at

the place of delivery, 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 multimodal transport operator and the consignee shall 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 notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of article 14.

6. – Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to the consignor 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 (b) of article 14, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.

7. – If any of the notice periods provided for in paragraphs 2, 5 and 6 of this article terminates on a day which is not a working day at the place of delivery, such period shall be extended until the next working day.

8. – For the purpose of this article, notice given to a person acting on the multimodal transport operator's behalf, including any person of whose services he makes use at the place of delivery, or to a person acting on the consignor's behalf, shall be deemed to have been given to the multimodal transport operator, or to the consignor, respectively.

Article 25

LIMITATION OF ACTIONS

1. – Any action relating to international multimodal transport under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. However, if notification in writing, stating the nature and main particulars of the claim, has not been given within six months after the day when the goods were delivered or, where the goods have not been delivered, after the day on which they should have been delivered, the action shall be time-barred at the expiry of this period.

2. – The limitation period commences on the day after the day on which the multimodal transport operator has delivered the goods or part thereof or, where the goods have not been delivered, on the day after the last day on which the goods should have been delivered.

3. – 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.

4. – Provided that the provisions of another applicable international convention are not to the contrary, a recourse action for indemnity by a person held liable under this Convention 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 proccedings 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 26

JURISDICTION

1. – In judicial proceedings relating to international multimodal transport 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 the 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 multimodal transport 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 place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(d) any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

2. – No judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 of this article. The provisions of this article do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

3. – Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.

4. – (a) Where an action has been instituted in accordance with the provisions of this article or where judgment in such an action has been delivered, no new action shall be instituted between the same parties on the same grounds unless the judgment in the first action is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) For the purposes of this article neither the institution of measures to obtain enforcement of a judgment nor the removal of an action to a different court within the same country shall be considered as the starting of a new action.

Article 27

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 international multimodal transport under this Convention shall be referred to arbitration.

2. – The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the multimodal transport 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 place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(b) any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

3. – The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. – The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. – Nothing in this article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.

PART VI – SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 28

CONTRACTUAL STIPULATIONS

1. – Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of 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 multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void.

2. – Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. – The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the consignor or the consignee.

4. – Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the multimodal transport operator 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 multimodal transport operator 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 29

GENERAL AVERAGE

1. – Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the multimodal transport contract or national law regarding the adjustment of general average, if and to the extent applicable.

2. – With the exception of article 25, the provisions of this Convention relating to the liability of the multimodal transport operator for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the multimodal transport operator to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 30

OTHER CONVENTIONS

1. – This Convention does not modify the rights or duties provided for in the Brussels International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of owners of sea-going vessels of 25 August 1924; in the Brussels International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships of 10 October 1957; in the London Convention on limitation of liability for maritime claims of 19 November 1976; and in the Geneva Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels (CLN) of 1 March 1973, including amendments to these Conventions, or national law relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships and inland navigation vessels.

2. – The provisions of articles 26 and 27 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other international 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 parties to such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 3 of article 27 of this Convention.

3. – No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or amendments thereto; 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. – Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods.

Article 31

UNIT OF ACCOUNT OR MONETARY UNIT AND CONVERSION

1. – The unit of account referred to in article 18 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in article 18 shall be converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgment or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect on the date in question, for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. – Nevertheless, a State which is not a member 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, 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 its territory shall be fixed as follows: with regard to the limits provided for in paragraph 1 of article 18 to 13,750 monetary units per package or other shipping unit or 41.25 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods, and with regard to the limit provided for in paragraph 3 of article 18 to 124 monetary units.

3. – The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of

millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount referred to in paragraph 2 of this article into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. – The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion referred to in paragraph 3 of this article shall 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 18 as is expressed there in units of account.

5. – Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to the last sentence of paragraph 1 of this article, or the result of the conversion pursuant to 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 VII – CUSTOMS MATTERS

Article 32

CUSTOMS TRANSIT

1. – Contracting States shall authorize the use of the procedure of customs transit for international multimodal transport.

2. – Subject to provisions of national law or regulations and intergovernmental agreements, the customs transit of goods in international multimodal transport shall be in accordance with the rules and principles contained in articles I to VI of the Annex to this Convention.

3. – When introducing laws or regulations in respect of customs transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration articles I to VI of the Annex to this Convention.

PART VIII – FINAL CLAUSES

Article 33

DEPOSITARY

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 34

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

1. – All States are entitled to become Parties to this Convention by:

(a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or

(b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) Accession.

2. – This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.

3. – After 31 August 1981, this Convention shall 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 depositary.

5. – Organizations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

Article 35

RESERVATIONS

No reservation may be made to this Convention.

Article 36

ENTRY INTO FORCE

1. – This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. – For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 37

DATE OF APPLICATION

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to multimodal transport contracts concluded on or after the date of entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 38

RIGHTS AND OBLIGATIONS
UNDER EXISTING CONVENTIONS

If, according to articles 26 or 27, judicial or arbitral proceedings are brought in a Contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between two States of which only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Con-

vention equally bound by another international convention, the court or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such convention, give effect to the provisions thereof.

Article 39

REVISION AND AMENDMENTS

1. – At the request of not less than one third of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall, after the entry into force of this Convention, convene a conference of the Contracting States for revising or amending it. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting States the texts of any proposals for amendments at least three months before the opening date of the conference.

2. – Any decision by the revision conference, including amendments, shall be taken by a two thirds majority of the States present and voting. Amendments adopted by the conference shall be communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

3. – Subject to paragraph 4 below, any amendment adopted by the conference shall enter into force only for those Contracting States which have accepted it, on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. For any State accepting an amendment after it has been accepted by two thirds of the Contracting States, the amendment shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by that State.

4. – Any amendment adopted by the conference altering the amounts specified in article 18 and paragraph 2 of article 31 or substituting either or both the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 31 by other units shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. Contracting States which have accepted the altered amounts or the substituted units shall apply them in their relationship with all Contracting States.

5. – Acceptance of amendments shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

6. – Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any amendment adopted by the conference shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 40

DENUNCIATION

1. – Each Contracting State may denounce this Convention at any time after the expiration of a period of two years from the date on which this Convention has entered into force by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. – Such denunciation shall take 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 shall take effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

DONE at Geneva on 24 May 1980 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

4. Förteckning över publicerade svenska rättsfall till 5 kap. Sjölagen

Av Johan Wilkens

Förord

Denna sammanställning gör inte anspråk på att vara fullständig. Det kan råda delade meningar om vilka rättsfall som skall medtagas och under vilka paragrafer de skall hänföras. Tiden har inte medgivit möjlighet att gå igenom samtliga årgångar av NJA och ND från pärm till pärm, utan det har varit nödvändigt att i stor utsträckning lita till registren.

När ett rättsfall har bedömts böra anmärkas under flera paragrafer har hänvisningar gjorts till dessa.

Förhoppningsvis kan denna sammanställning vara till hjälp för den som vid lösandet av ett sjörättsligt problem söker ledning i rättstillämpningen.

71 §
NJA 1948 s. 714, ND 1948 s. 300
NJA 1960 s. 742, ND 1960 s. 349 (123 §)
ND 1967 s. 325 HovRVSv
ND 1977 s. 28 Svea HovR (118 §)

74 §
ND 1921 s. 473 HD

76 §
ND 1902 s. 81 HD (126 §)
ND 1906 s. 417 HD (118 §)
ND 1908 s. 114 HD (118 §)
ND 1909 s. 193 HD (118 §)
ND 1909 s. 321 HD (118 §)
ND 1935 s. 354 HD (118 §)
NJA 1951 s. 138, ND 1951 s. 589 (118, 168 §§)
ND 1951 s. 655 HD
ND 1954 s. 501 Sthms RR (118 §)
ND 1954 s. 648 HovRVSv (98, 101, 118 §§)
ND 1955 s. 549 SveaHovR (118 §)
NJA 1956 s. 150, ND 1956 s. 175 (101, 118 §§)
NJA 1962 s. 799, ND 1962 s. 311 (101, 118 §§)
ND 1967 s. 347 Skiljedom (118 §)
ND 1973 s. 280 SveaHovR (118 §)
ND 1975 s. 42 SveaHovR (118 §)

77 §
ND 1906 s. 45 HD
NJA 1916 s. 556, ND 1916 s. 375 (80, 105, 106 §§)
ND 1927 s. 296 HD
NJA 1932 s. 539, ND 1932 s. 408
ND 1935 s. 407 SveaHovR (80 §)

80 §
NJA 1897 s. 463
NJA 1898 s. 117
ND 1900 s. 129 Gbgs RR (106, 112 §§)
ND 1900 s. 270 HD (106 §)
ND 1901 s. 1 Gbgs RR

NJA 1901 s. 174, ND 1901 s. 305
ND 1901 s. 539 HD (106 §)
ND 1902 s. 84 HD (106 §)
NJA 1902 s. 165, ND 1902 s. 181
NJA 1902 s. 267
ND 1902 s. 366 HD
ND 1903 s. 82 HD
ND 1904 s. 93 HD (106 §)
ND 1905 s. 91 HD (106 §)
ND 1905 s. 97 HD
ND 1905 s. 110 HD (106 §)
ND 1905 s. 151 HD
ND 1905 s. 241 HD (106 §)
ND 1905 s. 377 HD (106 §)
NJA 1905 s. 428, ND 1905 s. 407 (106 §)
NJA 1907 s. 4, ND 1907 s. 10 (106 §)
NJA 1907 s. 127, ND 1907 s. 156
ND 1907 s. 289 HD (106 §)
ND 1907 s. 420 HD (106 §)
ND 1907 s. 427 HD (106 §)
NJA 1908 s. 65, ND 1908 s. 129 (106 §)
ND 1908 s. 117 HD (106 §)
ND 1909 s. 141 HD (106 §)
ND 1909 s. 289 HD (106 §)
ND 1909 s. 309 HD (106 §)
NJA 1909 s. 455, ND 1909 s. 369
NJA 1909 s. 481, ND 1909 s. 417 (106 §)
ND 1909 s. 529 HD
ND 1910 s. 91 HD (106 §)
ND 1910 s. 161 HD
ND 1910 s. 257 HD (118 §)
ND 1910 s. 438 HD (106, 156 §§)
NJA 1910 s. 610, ND 1910 s. 477 (106 §)
NJA 1910 s. 613, ND 1910 s. 458 (106 §)
NJA 1910 s. 673, ND 1910 s. 515 (106 §)
NJA 1910 s. 680, ND 1910 s. 440 (106 §)
ND 1911 s. 138 HD (106, 114 §§)
ND 1911 s. 401 HD (106 §)
ND 1911 s. 455 HD (106 §)
NJA 1912 s. 291, ND 1912 s. 172 (106 §)
NJA 1914 s. 338, ND 1914 s. 385 (106 §)
NJA 1914 s. 342, ND 1914 s. 493
ND 1914 s. 516 HD
NJA 1914 s. 546, ND 1914 s. 520 (81, 106 §§)
NJA 1914 s. 549, ND 1914 s. 525
NJA 1915 s. 485, ND 1915 s. 346 (82 §)
NJA 1915 s. 556, ND 1915 s. 353 (82 §)
NJA 1916 s. 556, ND 1916 s. 375 (77, 105, 106 §§)
NJA 1918 s. 296, ND 1918 s. 289 (106 §)
NJA 1918 s. 481, ND 1918 s. 552 (112 §)
NJA 1919 s. 387, ND 1919 s. 300
ND 1920 s. 157 HD
ND 1922 s. 385 HD
ND 1922 s. 417 HD
ND 1924 s. 181 HD
NJA 1925 s. 139, ND 1925 s. 81
NJA 1925 s. 555, ND 1925 s. 629 (106 §)
ND 1926 s. 205 HD
ND 1926 s. 379 HD
NJA 1926 s. 626, ND 1926 s. 374
ND 1927 s. 273 HD
ND 1927 s. 333 HD
NJA 1928 s. 545, ND 1928 s. 496
ND 1929 s. 129 HD (106 §)
NJA 1929 s. 563, ND 1929 s. 273
ND 1930 s. 190 SkHovR
ND 1930 s. 244 HD
ND 1931 s. 193 HD
ND 1931 s. 241 HD
NJA 1932 s. 110, ND 1932 s. 125 (83, 106 §§)
NJA 1932 s. 378, ND 1932 s. 189 (83, 106 §§)
ND 1934 s. 177 SkHovR
ND 1935 s. 407 SveaHovR (77 §)
NJA 1943 s. 494, ND 1943 s. 343
ND 1945 s. 291 HD
ND 1961 s. 266 Skiljedom

81 §
NJA 1914 s. 546, ND 1914 s. 520 (80, 106 §§)
NJA 1924 s. 497, ND 1924 s. 433

82 §
ND 1905 s. 465 HD
ND 1915 s. 129 HD
NJA 1915 s. 485, ND 1915 s. 346 (80 §)
NJA 1915 s. 556, ND 1915 s. 353 (80 §)
NJA 1924 s. 235, ND 1924 s. 289
ND 1942 s. 369 HD
NJA 1942 s. 402, ND 1943 s. 353 (85, 89 §§)
NJA 1942 s. 660, ND 1943 s. 337 (106 §)

83 §
NJA 1926 s. 626, ND 1926 s. 374
NJA 1932 s. 110, ND 1932 s. 125 (80, 106 §§)
NJA 1932 s. 378, ND 1932 s. 189 (80, 106 §§)

85 §
NJA 1942 s. 402, ND 1943 s. 353 (82, 89 §§)

89 §
ND 1930 s. 248 GötaHovR
NJA 1942 s. 402, ND 1943 s. 353 (82, 85 §§)

97 §
ND 1911 s. 451

98 §
NJA 1925 s. 471, ND 1925 s. 542
ND 1952 s. 508 SveaHovR
ND 1954 s. 648 HovRVSv (76, 101, 118 §§)

101 §
NJA 1907 s. 424, ND 1907 s. 297
NJA 1910 s. 602
NJA 1919 s. 378
ND 1925 s. 247 HD
ND 1927 s. 129 HD (118 §)
ND 1927 s. 133 HD
ND 1931 s. 270 SkHovR (118 §)
NJA 1950 s. 5, ND 1950 s. 532
NJA 1951 s. 130, ND 1950 s. 527 (118, 120, 168 §§)
NJA 1951 s. 365, ND 1951 s. 610
ND 1954 s. 542 Sthms RR (118 §)
ND 1954 s. 648 HovRVSv (76, 98, 118 §§)
NJA 1956 s. 150, ND 1956 s. 175 (76, 118 §§)
NJA 1956 s. 274, ND 1956 s. 178 (118, 168 §§)
NJA 1958 s. 373, ND 1958 s. 225 (118 §)
ND 1959 s. 389 Sthms RR (118 §)
NJA 1961 s. 738, ND 1961 s. 282 (118 §)
NJA 1962 s. 689, ND 1962 s. 321
NJA 1962 s. 770, ND 1962 s. 308 (118 §)
NJA 1962 s. 799, ND 1962 s. 311 (76, 118 §§)
ND 1963 s. 345 HD
ND 1967 s. 314 Sthms RR (118 §)
ND 1968 s. 154 HovRVSv (118 §)
ND 1973 s. 286 Sthms TR (118, 121, 123, 161, 167 §§)
ND 1977 s. 229 HovRVSv (118 §)

105 §
ND 1906 s. 45 HD
NJA 1916 s. 556, ND 1916 s. 375 (77, 80, 106 §§)

106 §
ND 1900 s. 129 Gbgs RR (80, 112 §)
ND 1900 s. 270 HD (80 §)
ND 1901 s. 539 HD (80 §)
ND 1902 s. 84 HD (80 §)
ND 1904 s. 93 HD (80 §)
ND 1905 s. 91 HD (80 §)
ND 1905 s. 110 HD (80 §)
ND 1905 s. 241 HD (80 §)
ND 1905 s. 377 HD (80 §)

NJA 1905 s. 428, ND 1905 s. 407 (80 §)
NJA 1907 s. 4, ND 1907 s. 10 (80 §)
ND 1907 s. 289 HD (80 §)
ND 1907 s. 420 HD (80 §)
ND 1907 s. 427 HD (80 §)
NJA 1908 s. 65, ND 1908 s. 129 (80 §)
ND 1908 s. 117 HD (80 §)
ND 1909 s. 141 HD (80 §)
ND 1909 s. 289 HD (80 §)
ND 1909 s. 309 HD (80 §)
NJA 1909 s. 481, ND 1909 s. 417 (80 §)
ND 1910 s. 91 HD (80 §)
ND 1910 s. 438 HD (80, 156 §§)
NJA 1910 s. 610, ND 1910 s. 477 (80 §)
NJA 1910 s. 613, ND 1910 s. 458 (80 §)
NJA 1910 s. 673, ND 1910 s. 515 (80 §)
NJA 1910 s. 680, ND 1910 s. 440 (80 §)
ND 1911 s. 138 HD (80, 114 §§)
ND 1911 s. 401 HD (80 §)
ND 1911 s. 455 HD (80 §)
NJA 1912 s. 291, ND 1912 s. 172 (80 §)
NJA 1914 s. 338, ND 1914 s. 385 (80 §)
NJA 1914 s. 546, ND 1914 s. 520 (80, 81 §§)
NJA 1916 s. 556, ND 1916 s. 375 (77, 80, 105 §§)
NJA 1918 s. 296, ND 1918 s. 289 (80 §)
NJA 1925 s. 555, ND 1925 s. 629 (80 §)
ND 1929 s. 129 HD (80 §)
NJA 1932 s. 110, ND 1932 s. 125 (80, 83 §§)
NJA 1932 s. 378, ND 1932 s. 189 (80, 83 §§)
ND 1933 s. 372 HD
NJA 1942 s. 660, ND 1943 s. 337 (82 §)
NJA 1943 s. 494, ND 1943 s. 343
NJA 1951 s. 694, ND 1951 s. 660
ND 1953 s. 415 Sthms RR (109 §)

109 §
ND 1953 s. 415 Sthms RR (106 §)

111 §
ND 1909 s. 9 HD (118 §)
NJA 1963 s. 136

112 §
ND 1900 s. 129 Gbgs RR (80, 106 §§)
NJA 1918 s. 481, ND 1918 s. 552 (80 §)
NJA 1951 s. 694, ND 1951 s. 660

114 §
ND 1911 s. 138 HD (80, 106 §§)
NJA 1924 s. 235, ND 1924 s. 289

115 §
ND 1949 s. 582 HovRVSv
ND 1970 s. 63 Gbgs RR

118 §
NJA 1896 s. 455
NJA 1899 s. 430
NJA 1900 s. 493, ND 1901 s. 137
ND 1901 s. 38 HD
ND 1901 s. 87 GötaHovR
ND 1903 s. 337 HD
ND 1904 s. 159 HD
ND 1904 s. 252 HD
NJA 1904 s. 247, ND 1904 s. 273
ND 1904 s. 298 HD
ND 1904 s. 379 HD
NJA 1904 s. 586, ND 1904 s. 13
ND 1905 s. 289 HD
ND 1906 s. 42 HD
ND 1906 s. 417 HD (76 §)
ND 1908 s. 114 HD (76 §)
ND 1908 s. 177 HD
ND 1909 s. 9 HD (111 §)
ND 1909 s. 65 HD
ND 1909 s. 193 HD (76 §)
ND 1909 s. 321 HD (76 §)
ND 1909 s. 442 HD
ND 1910 s. 257 HD (80 §)
ND 1914 s. 540 HD

ND 1916 s. 458 HD
ND 1918 s. 231 HD
ND 1918 s. 476 HD
NJA 1920 s. 214, ND 1920 s. 177
NJA 1920 s. 479, ND 1920 s. 420
ND 1921 s. 529 HD
NJA 1925 s. 364, ND 1925 s. 481
ND 1927 s. 129 HD (101 §)
ND 1927 s. 133 HD (101 §)
ND 1931 s. 270 SkHovR (101 §)
NJA 1933 s. 260, ND 1933 s. 77
ND 1935 s. 354 HD (76 §)
NJA 1941 s. 600, ND 1941 s. 437
ND 1948 s. 379 HD
ND 1949 s. 582 HovRVSv
ND 1950 s. 12 SveaHovR
NJA 1951 s. 130, ND 1950 s. 527 (101, 120, 168 §§)
NJA 1951 s. 138, ND 1951 s. 589 (76, 168 §§)
ND 1951 s. 655 Hd
ND 1951 s. 696 SveaHovR
ND 1954 s. 501 Sthms RR
ND 1954 s. 542 Sthms RR (101 §)
ND 1954 s. 648 HovRVSv (76, 98, 101 §§)
ND 1955 s. 549 SveaHovR (76 §)
NJA 1956 s. 150, ND 1956 s. 175 (76, 101 §§)
NJA 1956 s. 274, ND 1956 s. 178 (101, 168 §§)
NJA 1958 s. 373, ND 1958 s. 225 (101 §)
ND 1959 s. 389 Sthms RR (101 §)
ND 1961 s. 285 HD
NJA 1961 s. 738, ND 1961 s. 282 (101 §)
NJA 1962 s. 770, ND 1962 s. 308 (101 §)
NJA 1962 s. 799, ND 1962 s. 311 (76, 101 §§)
ND 1965 s. 308 SveaHovR
ND 1967 s. 314 Sthms RR (101 §)
ND 1967 s. 347 Skiljedom (76 §)
ND 1968 s. 154 HovRVSv (101 §)
NJA 1971 s. 429, ND 1971 s. 88 (121, 161 §§)
ND 1973 s. 280 SveaHovR (76 §)
ND 1973 s. 286 Sthms TR (101, 121, 123, 161, 167 §§)
ND 1975 s. 42 SveaHovR (76 §)
ND 1977 s. 28 SveaHovR (71 §)
NJA 1977 s. 49, ND 1977 s. 1 (120 §)
ND 1977 s. 229 HovRVSv (101 §)

120 §
NJA 1951 s. 130, ND 1950 s. 527 (101, 118, 168 §§)
ND 1953 s. 329 Sthms RR
NJA 1955 s. 661, ND 1955 s. 438
NJA 1977 s. 49, ND 1977 s. 1 (118 §)

121 §
NJA 1971 s. 429, ND 1971 s. 88 (118, 161 §§)
ND 1973 s. 286 Sthms TR (101, 118, 123, 161, 167 §§)

123 §
NJA 1952 s. 12, ND 1952 s. 475 (167, 168 §§)
NJA 1960 s. 742, ND 1960 s. 349 (71 §)
NJA 1962 s. 159, ND 1962 s. 296
ND 1973 s. 286 Sthms TR (111, 118, 123, 161, 167 §§)

124 §
NJA 1917 s. 381, ND 1917 s. 481
ND 1928 s. 291 HD

125 §
NJA 1922 s. 29, ND 1922 s. 62
NJA 1923 s. 161, ND 1923 s. 180
NJA 1923 s. 168, ND 1923 s. 55

126 §
ND 1902 s. 81 HD
ND 1904 s. 357 HD
ND 1905 s. 458 HD
ND 1910 s. 273 HD
ND 1920 s. 505 HD
NJA 1920 s. 545, ND 1920 s. 433
ND 1921 s. 85 HD
NJA 1922 s. 622, ND 1922 s. 454
NJA 1925 s. 146, ND 1925 s. 193

ND 1929 s. 145 HD
ND 1932 s. 506 SkHovR
ND 1952 s. 508 SveaHovR

128 §
NJA 1911 s. 488

129 §
NJA 1942 s. 707, ND 1943 s. 241 (135 §)
NJA 1947 s. 539

130 §
ND 1940 s. 152 HD

131 §
NJA 1906 s. 124, ND 1906 s. 53
ND 1906 s. 278 HD

132 §
ND 1910 s. 206 HD
NJA 1945 s. 35, ND 1946 s. 17

135 §
NJA 1917 s. 121, ND 1917 s. 67 (136 §)
NJA 1919 s. 118, ND 1919 s. 203
NJA 1920 s. 20, ND 1920 s. 49
ND 1920 s. 469 HD
ND 1923 s. 517 HD
NJA 1942 s. 707, ND 1943 s. 241 (129 §)
ND 1945 s. 291 HD
ND 1945 s. 369 HD
ND 1945 s. 373 HD

136 §
NJA 1916 s. 326 HD
NJA 1916 s. 461 HD
NJA 1917 s. 121, ND 1917 s. 67 (135 §)
NJA 1917 s. 574, ND 1917 s. 554

137 §
ND 1953 s. 644 SveaHovR (142 §)

138 §
ND 1932 s. 453 HD

ND 1960 s. 148 Skiljedom (149 §)

142 §
ND 1953 s. 644 SveaHovR (137 §)

146 §
ND 1977 s. 236 Skiljedom

148 §
NJA 1940 s. 151, ND 1940 s. 177

149 §
ND 1960 s. 148 Skiljedom (138 §)

151 §
NJA 1925 s. 609, ND 1925 s. 588

152 §
ND 1903 s. 201 HD

154 §
NJA 1944 s. 75, ND 1944 s. 136

156 §
NJA 1900 s. 239, ND 1900 s. 280
ND 1902 s. 117 HD
ND 1909 s. 289 HD
ND 1910 s. 438 HD
NJA 1915 s. 165, ND 1915 s. 145
ND 1918 s. 473 HD
NJA 1925 s. 369, ND 1925 s. 510
NJA 1928 s. 327, ND 1928 s. 197
ND 1928 s. 388 HD
NJA 1944 s. 160, ND 1944 s. 357

158 §
NJA 1938 s. 633, ND 1938 s. 424

160 §
NJA 1919 s. 359, ND 1919 s. 398
NJA 1924 s. 396, ND 1924 s. 465
NJA 1925 s. 369, ND 1925 s. 510
NJA 1948 s. 611, ND 1948 s. 293
ND 1967 s. 325 HovRVSv

161 §
NJA 1902 s. 405
NJA 1909 s. 18, ND 1909 s. 12

ND 1936 s. 339 HD
ND 1950 s. 12 SveaHovR
ND 1969 s. 105 Sthms RR
NJA 1971 s. 429, ND 1971 s. 88 (118, 121 §§)
ND 1973 s. 286 Sthms TR (101, 118, 121, 123, 167 §§)

162 §
NJA 1949 s. 449 I, ND 1949 s. 719
NJA 1949 s. 449 II, ND 1950 s. 10

167 §
NJA 1952 s. 12, ND 1952 s. 475 (123, 168 §§)
ND 1973 s. 286 Sthms TR (101, 118, 121, 123, 161 §§)

168 §
NJA 1951 s. 130, ND 1950 s. 527 (101, 118, 120 §§)
NJA 1951 s. 138, ND 1951 s. 589 (76, 118 §§)
NJA 1952 s. 12, ND 1952 s. 475 (123, 167 §§)
NJA 1956 s. 274, ND 1956 s. 178 (101, 118 §§)

Förkortningar

AfS	Arkiv for sjørett
AJCL	American journal of comparative law
Bet.	Betänkande
DepCh	Departementschefen
DHR	Danmarks Højesteret
FHD	Finlands Högsta domstol
FJFT	Tidskrift utg. av Juridiska föreningen i Finland
HD	Högsta domstolen
HGB	Handelsgesetzbuch
HovR	Hovrätt (-en)
HR	Häradsrätt (-en)
JBL	Journal of business law
JMLC	Journal of maritime law and commerce
JO	Justitieombudsmannens ämbetsberättelser
JustR	Justitieråd (-et, -en)
KonL	Konossementslagen (1936:277)
LMCLQ	Lloyd's maritime and commercial law quarterly
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NHR	Norges Høyesterett
NJA (C)	Nytt juridiskt arkiv, avd. I (nr i notisavdelningen)
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd. II
NOU	Norges offentliga utredningar
NRev	Nedre justitierevisionen
Prop	Proposition
RabelZ	Rabels Zeitschrift
RR	Rådhusrätt (-en)
Sc.St.L	Scandinavian studies in law
SHD	Sveriges Högsta domstol
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT (Rf)	Svensk juristtidning (rättsfallsavdelningen)
SvSjT	Svensk sjöfartstidning
SøHa	Sø- og Handelsretten
TfR	Tidsskrift for rettsvitenskap
TR	Tingsrätt(-en)

Sakregister

Detta är ett *terminologiskt* sakregister, med vars hjälp man kan slå upp olika sjörättsliga termer och uttryck för att få deras innebörd belyst. Däremot rör det sig inte om ett utförligt – än mindre om ett fullständigt – sakregister, som förtecknar alla de ställen där en viss företeelse berörs. Ett sådant slagord som "konossements rättsverkningar" är åtkomligt redan genom innehållsförteckningen och genom att man tar reda på i vilka paragrafer av 5 kap. ämnet behandlas. Att den grundläggande terminologin behandlas i inledningen och kommentaren till 71 § är klart redan av förordet och termer som fraktavtal behöver därför inte förtecknas särskilt.

ad valorem clause 171
ADR 102
agreed documents 48, 49
alongside, se fartygets sida
American Welsh 66, 85
apparent good order and condition 288
arrived ship 81
avståndsfrakt 201
avtalsmekanism 45

back letter 292, 310
BAF 194
Baltcon 48
Baltimore Berth Grain 66, 85
Barecon A och B 220
Beepeetime 220
benefit of insurance clause 324
berth charterparty 81, 82
blank back document 281
bokningsnota (booking note) 106
bonitas 44

CAF 194
casus mixtus cum culpa 117
catch all exception 158
cesser clause 140, 146
cession 43
charta partita 45
Charterer's Inspector's satisfaction 60
claused bill of lading 242
clean bill of lading 242
Combiconbill 152, 189, 288
Combidoc 189
congestion 65
containerklausulen 173
customs of the port 37
cuts and dents 97

damages for detention 86
delivery order 110
despatch money 89
destination bill of lading 283
details 47
deviation by delay 115–116
distansfrakt 201
dokumentlösa transporter 286
dyrbarheter 105
dödfrakt 207

enumerated bills of lading 171
ETA (expected time of arrival) 79
exculpation 158

fac, se fast as can
fair wear and tear 272
fairly spread 31
farledsvaruavgift 119
fartygets sida 93
fast as can 70, 72, 98
FBL, se Fiata Bill of Lading
Fiata Bill of Lading 189
final voyage 265
fio, se free in and out
fraktsedel till sjöss, se sea waybill

free in and out 65, 95
freight collect 194
freight prepayable 194
freight prepaid 194
freight unit 173
förfoganderätt till gods under transport 197, 276, 293, 295, 296, 314, 317

gods 17

hamnkutym, se customs of the port
hamntaxor 119
haveri, gemensamt 273, 324
– "mindre eller ordinarie" 118–119
– oegentligt gemensamt 218–219
haveribidrag 138
haveriförbindelse 138
Himalaya clause 180

ICC Rules for a combined transport document 189
IMDG-koden 101, 167
incorporation clause 49, 281, 303
indemnitetsförklaring, se back letter
inspektionsklausul 158, 195, 290
Institute Warranties Limits (IWL) 262
Intertanktime 220
Intertankvoy 49

kajförvaltningen i Helsingfors 121
kancelleringsklausuler 199
karantänskostnad 119
klassning 56
kolli eller annan enhet 173
konsensualavtal 45
kvitto 106

letter of intent 47
liggetidsklausuler 70
limits of the charter 262–263
liner terms 65, 71
liner waybill, se sea waybill
liquidated damages 195
long form 280
lumpsum 266

main terms 47
mate's receipt 106
mottagningsbevis, se parcel receipt
Multimodal transport operator (MTO) 189

negligence clauses 150
notis 79, 80
notisadress (notify address) 123
närklausul 63

ocean waybill, se sea waybill
off-hire 265
operatör 22, 221
or substitute 40, 200
overlap 264

paramount clause 152, 331
parcel receipt 284, 325
Poincaré franc 176
port charterparty 82
put back clause 268

RAR 102
recap 48
referensklausul, se incorporation clause
reversible time 90
RID 102
riders 37, 48

safe ports 61, 263
said to be 97
SDR 176
sea waybill 285
SHEX 71
Shelltime 220
SHINC 71
shipping unit 173
short form 281
skeppsmätning 57
slips 37, 48
SOLAS 101
space charter 24
Special Drawing Right, se SDR
split charter 24
straight bill of lading 293–294
styrmanskvitto, se mate's receipt

subject (sub) details 47
substantial performance 193, 194
substitution clause (substitutions-klausul) 40, 283
suspension of hire, se off-hire
svartlistning 263
särskild dragningsrätt, se SDR

TBN 40
TCM draft 189
terminalkvitto 107
time chartered voyage (trip) 254
to be nominated, se TBN
trading limits 262
tvingande rättsregler 38, 322

unboxed cars 97
underlap 265

valutakursklausul 194
vattenförorening 103
veritas 44
väderdäck 98

World scale (WS) 191

ISNB 91-1-817702-6