OM
HÄFVANDE AF FRAKTAFTAL.

AF

JOHN ASK
E. O. PROFESSOR VID LUNDS UNIVERSITET.

DISTRIBUENT:
GLEERUPSKA UNIVERSITETS-BOKHANDELN I LUND
(HJALMAR MÖLLER.)

E-boken är publicerad av Juridiska fakulteten vid Lunds universitet 2026
eISBN: 9789190023358
DOI: https://doi.org/10.37852/oblu.394

Denna text är licensierad under CC BY-NC 4.0, Erkännande.
(Se fullständiga villkor: https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv).
Enligt licensen får verket spridas och bearbetas utan att tillstånd behövs, men ej användas i kommersiella syften. Verkets upphovsperson måste anges.

LUND 1891,
BERLINGSKA BOKTRYCKERI- OCH STILGJUTERI-AKTIEBOLAGET.

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, och inte på ett sätt som ger en bild av att licensgivaren stödjer ett specifikt användande.

• 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

När det gäller verk av författare som avlidit för mer än 70 år sedan finns enligt svensk lag inte längre någon upphovsrätt. Sådana arbeten kan användas helt fritt och slutanvändarlicensen som annars skulle ha gällt för verk som tillhandahålls från juridikbok.se gäller inte sådana verk. Observera dock att det kan finnas flera rättigheter knutna till ett verk. Exempelvis kan medförfattare och illustratörer ha egna rättigheter till verket. I dessa fall kan verket vara upphovsrättsligt skyddat trots att upphovsrätten har upphört för en författare.

http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:juridikbokse-f45f1

Om häfvande af fraktaftal.[1]

Den ekonomiska samfärdseln har, efter hand som den utvecklat sig, skapat en verksamhet, att icke säga ett yrke, som består deruti att mot ersättning transportera eller frakta varor från en ort till en annan, från en person, afsändaren, till en annan, destinatören.

Rörande denna verksamhet innehöll romerska rätten endast få föreskrifter, och de, som funnos, gälde endast sjötransport.

Att under medeltiden transport af varor för främmande räkning icke kunde taga någon särdeles stor utbredning eller gifva anledning till mera detaljerade rättsregler, har man förklarat sålunda, att just i transporten, i den risk och möda, som dermed voro förenade, låg den kanoniskt rättsliga grunden till, resp. försvaret för köpmannens vinst. Han fraktade sjelf sina varor, och det var först en senare tids ökade handelsomsättning, som framkallade lifligare användning af och på samma gång särskilda rättsregler för fraktaftalet.

[1] Denna uppsats utgör en delvis och särskildt med hänsyn till nya sjölagen omarbetad framställning af en profföreläsning, som förf. höll d. 19 April 1890. Ämnet gafs af Juridiska Fakulteten härstädes.

Den rättsliga naturen hos detta aftal har långt ifrån alltid varit klart fattad. Hos oss har i denna punkt rådt en meningsskiljaktighet, som ännu knappast kan sägas vara öfvervunnen. En i äldre tid ganska vanlig uppfattning ville, att befraktning af fartyg i många stycken skulle bedömas lika med lega af hus. Såväl 1667 års sjölag som 1736 års allmänna lag skiljer visserligen mellan fraktaftal och skeppslega, men ännu långt senare hafva dessa aftal blifvit sammanblandade, och äfven der de hållits skilda från hvarandra, har det förras plats i systemet varit ganska obestämd. Så t. ex. gör Lagkommittén i sitt förslag till allmän civillag fraktaftalet till ett slags depositum, [1] medan deremot Lagberedningen håller före, att bestämmelserna derom lämpligen intagas under rubriken "lega och hyra". [2]

Bland representanterna för vår juridiska literatur äro meningarna likaledes delade. SCHREVELIUS tyckes vilja ansluta sig till Lagkommittén, ty såsom en särdeles vigtig art af depositum omtalar han rekommendation af bref. [3] OLIVECRONA åter [4] låter fraktaftalet vara ett blandadt aftal, sammansatt af depositum och mandatum, och tillägger, att det kan vara svårt att säga, till hvilkendera af dessa det rätteligen bör hänföras. Slutligen förklarar RABENIUS, [5] att, om rederi använder fartyg att mot betalning derå föra varor för en tredje persons

[1] 8: 6 H. B.

[2] Förslag till Handelsbalk 10: 11.

[3] Lärobok i Civilrätt II s. 578.

[4] Förmögenhetsrätt efter Professor K. Olivecronas föreläsningar (öfvertryck) II Obligationsrätten ss. 464, 472.

[5] Handledning vid föreläsningar i Sjörätten, Upsala 1869 s. 33.

räkning eller personer, detta innebär hvad man benämner befraktning, och att aftalets rättsliga karakter är i grunden ett *hyresaftal* — "men med för detsamma egendomliga tillägg". Senare kommentatorer af sjölagen följa RABENIUS' exempel och mena, att ett fraktaftal föreligger, då redare *uthyr* ett fartyg till att öfverföra varor eller gods från ett ställe till ett annat eller befordra passagerare.[1] HAMBRO medger emellertid, att ehuru fraktaftalet till sina väsentligaste beståndsdelar är att hänföra till hyreskontrakter, det dock skiljer sig från alla andra sådana, bland annat derigenom, att i fraktaftalet "vanligtvis" ingår förbindelse att föra godset till öfverenskommen ort, hvarigenom följaktligen grundas ett personligt tjenstbarhetsförhållande, samt att redaren eller befälhafvaren derjämte är ansvarig för godset allt ifrån dess emottagande. Enligt nyare åsigter, som jemväl upptagits af K. H. L. HAMMARSKJÖLD i hans afhandling "Om Fraktaftalet" (Upsala 1886), är det emellertid just dessa nyssnämnda omständigheter, som utgöra det väsentliga för ifrågavarande aftal. Och i sjelfva verket förefaller det egendomligt, att hos oss så många misstag och så mycken tvekan kunnat uppstå, då det gäller att bestämma, hvilken plats inom systemet, som åt fraktaftalet bör anvisas. Att *frakta* en sak är enligt vanligt språkbruk detsamma som att forsla. transportera den från en ort till en annan. Nu säger det sig sjelf, att såvida ändamålet med transporten skall vinnas, denna måste ske på ett sådant sätt och med

[1] HAMBRO, Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning, 2:dra uppl. s. 124—125; DAHLSTRÖM, Den svenska privata sjörätten 1882 s. 140.

iakttagande af sådan aktsamhet, att saken såvidt möjligt kommer oskadad till destinationsorten. Men icke är härmed sagdt, att om någon enligt aftal emottager annan mans gods till forslande, han genom denna handling ikläder sig egenskap af depositarie. *Forslandet* är hufvudsaken och är en præstation, som vid depositum alldeles icke förutsättes.[1] På samma sätt kunna väl parterna öfverenskomma om ett visst transportmedel, utan att derför kontraktet antager karakter af saklega, hyra. Hvad det beträffar, att fraktaftalet skulle kunna rubriceras som *mandat*, vilja vi till en början framhålla, att detta sistnämnda begrepp icke får förblandas med *fullmagt*, som innebär, att en person i en annans namn eller åtminstone med åberopande af en annans vilja företager en rättshandling med samma verkan gent emot tredje man, som om hufvudmannen sjelf företagit den, under det *mandat* endast innebär, att en person efter uppdrag af en annan och i dennes intresse utför ett rättsärende. Att aftal om forsling af en sak icke har något att skaffa med fullmagt torde enligt det nyss anförda vara uppenbart, och då det utan tvifvel är med svenska rättens principer öfverensstämmande, att skilnaden mellan mandat och tjenstlegoaftal ligger deri, att det förra ytterst afser åvägabringandet för mandatens räkning af något *rättsförhållande till tredje man*, under det tjenstlegoaftalet afser tjenster af annan beskaffenhet, så följer häraf, att aftal om forsling *icke* är mandatum. Återstår tjenstelega. Om jag vidtalar en person att för min räkning utföra en transport, förskaffar jag

[1] Jmf. 12 kap. H. B. i 1736 års lag.

mig biträde af hans arbetskraft. Men deraf följer ej med nödvändighet, att aftalet skall vara tjenstelega. Dertill fordras, att arbetaren fullgjort sin skyldighet, när han præsterat ett visst qvantum arbete, hvars *ändamålsenliga användning* det blir arbetsgifvarens egen sak att sörja för. Men så är icke förhållandet vid det aftal, hvarom nu är fråga. Den, som åtagit sig transporten, garanterar medkontrahenten, att det med arbetet åsyftade *resultatet* verkligen uppnås, såvidt det med förnuftigtvis afsedda medel låter sig göra. Aftalet är alltså ett arbetsbeting *(locatio conductio operis)*. Så till vida är det utan tvifvel fullt rigtigt, då HAMMARSKJÖLD [1] definierar fraktaftalet såsom "ett arbetsbetingsaftal om transporten och vården af en sak"; men *vården* af transportobjektet torde endast vara ett korallarium till skyldigheten att verkställa transporten, och behöfver icke förutsättas, der ändamålet kan vinnas utan särskild vård, eller der parterna annorledes öfverenskommit. Den är, såsom redan Lagberedningen [2] på sin tid påpekat, och TRYGGER i sin kritik öfver HAMMARSKJÖLDS arbete [3] upprepat, ett *naturale*, och icke ett *essentiale* contractus.

Tyska handelslagboken skiljer uttryckligen mellan "Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern" och "Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden"; och denna skilnad är med hänsyn till olikheten i de rättsliga följder, som förorsakas af transportobjektets beskaffenhet, fullt berättigad. Den transporterande har hvarken samma

[1] Loc. cit. ss. 3, 24, 29.

[2] Förslag till Handels- och Utsökningsbalk, nya motiv s. 38.

[3] Inf. i Tidsskrift for Retsvidenskab 1888 s. 174—175.

bestämmanderätt öfver eller ansvar för personer som saker. Men att på denna grund från fraktaftalet utesluta aftal om passagerarebefordring,[1] torde ej vara fullt berättigadt, äfven om man vid framställning af fraktaftalet närmast tänker på saktransport. Deremot äro vi ense med HAMMARSKJÖLD derom, att från fraktaftalet bör afskiljas aftal om befordrande af underrättelser utan materielt underlag t. ex. genom användande af telegraf eller telefon, enär i detta fall ett påtagligt transportobjekt saknas, men att ingenting hindrar, att objektet för aftalet kan vara utan ekonomiskt värde, blott ett *individuelt* och, vi tillägga, *förnuftigt* intresse knyter sig till dess ankomst i samma skick som vid afsändandet.

Fraktaftal torde alltså enligt det nu anförda kunna bestämmas såsom: *ett arbetsbetingsaftal, hvarigenom någon åtager sig att från en ort till en annan transportera personer eller saker.*

Om fraktaftalets *ingående* gälla de vanliga kontraktsreglerna. Men *häfvande* af fraktaftal är en handling, för hvilken, särskildt inom sjörättens område, egendomliga bestämmelser ofta tillämpas.

Häfvande af aftal förutsätter, att aftalet *behörigen ingåtts.* Om kontraktet från början saknar giltighet, så kan man icke tala om dess häfvande i den mening, hvarom nu är fråga. Här är således icke platsen att redogöra för de förutsättningar, under hvilka ena eller andra parten kan träda tillbaka från aftalet såsom icke lagligen slutet. Vidare bör icke aftalets häfvande anses

[1] Så HAMMARSKJÖLD anf. arb. s. 2.

liktydigt med dess upplösning. Ett aftal kan upplösas derigenom att det uppfylles, direkt eller genom kompensation, men häfvande af ett aftal innebär, att det upplöses utan att uppfyllas. Ett dylikt häfvande kan ske på flera sätt. Så t. ex. genom konfusion eller preskription. Men bortsedt från dylika upplösande fakta kan i allmänhet ett behörigen slutet kontrakt icke häfvas annorledes än genom ömsesidig öfverenskommelse af kontrahenterna. "Fördrag måste hållas". Nämnda regel innebär, att ingen af kontrahenterna har rätt att frånträda de förbindelser, aftalet medför, i alla händelser icke utan att præstera full skadeersättning. Icke ens om ena parten underlåter att fullgöra *sitt* åtagande, kan andra parten derför anse aftalet upplöst, låt vara att han å sin sida eger innehålla sin præstation, till dess medkontrahenten uppfyller sin eller lemnar skadeersättning. Om således ingen af de handlande personerna enligt regeln eger ensidigt bryta ett ingånget aftal, så inträffar det än mera sällan, att aftalet *ipso jure* förfaller under andra förutsättningar än de redan anförda. Men fraktaftalet erbjuder så i ena som andra afseendet exempel på motsatsen. Det är min afsigt att visa, i hvilka fall detta är händelsen. Härvid må man emellertid ej föreställa sig, att fraktaftalet i ifrågavarande afseende *alltid* skiljer sig från alla andra aftal. Reglen, att fördrag måste hållas, har undantag, som ega allmän giltighet. Ett sådant innefattas i den kända satsen: "*ad impossibilia nemo obligatur*". Tillämpadt på bortfraktaren vill detta säga, att han bör vara fri från sin förbindelse, då den på grund af omständigheter, som efter aftalets ingående och utan hans vållande

inträffat, icke kan fullgöras med de ungefärliga utvägar, som, då aftalet slöts, kunde anses tillräckliga.

Det är likaledes en allmänt erkänd princip, att, om genom debitors *mora solvendi* eller underlåtenhet att i behörig ordning fullgöra, hvad han åtagit sig, præstationen blir för kreditor onyttig, deraf kan blifva en följd, att kontraktet går åter. En användning på fraktaftalet af denna princip ger vid handen, att befraktaren utan all ersättningsskyldighet har rätt att bryta aftalet på grund af ändring å medkontrahentens sida i *sättet*, *medlet* eller *tiden* för transporten, när dylik ändring befinnes *obefogad* och af *väsentligt* inflytande på det omkontraherade förhållandet.

Men de allmänna principerna räcka ej till, när det gäller att afgöra, under hvilka omständigheter och på hvilka vilkor ett behörigen ingånget fraktslut kan häfvas. Den speciela privaträtten innehåller i detta afseende egendomliga bestämmelser. Så t. ex. är väsentligt försenande å bortfraktarens sida icke alltid fullgiltig grund för befraktaren att bryta aftalet med innehållande eller återtagande af frakten. K. Reglementet för trafiken på statens jernvägar d. 4 April 1862 medger endast för ett enda fall rätt till häfvande af aftalet med restitution af erlagd befordringsafgift på grund af dylikt försenande, neml. om ett bantåg, till hvilket passagerare redan köpt biljett, helt och hållet inställes, eller om dess framkomst till bestämmelseorten genom inträffadt afbrott under resan förhindras (§ 14 p. 2). Detta angår, som man ser, passagerarebefordran. Hvad beträffar godstrafik, som ej står i sammanhang med passagerarebefordran, har Reglementet intet undantag

från stadgandet i § 35, att, sedan gods blifvit till transport aflemnadt, detsamma väl får af afsändaren återtagas, men, om det är å vagn inlastadt, *endast emot godtgörande af den i taxan stadgade afgift.* Sist nämnda § innehåller tillika en föreskrift derom, att inlastadt gods icke ens mot godtgörande af stadgad afgift får återtagas, *såvida något hinder för bantågens afgång på bestämd tid derigenom uppstår* — ett synbarligen i öfriga trafikanters intresse tillkommet undantag från den allmänna reglen, att befraktaren eger ensidigt träda tillbaka från aftalet, om han håller bortfraktaren fullt skadeslös.

Å andra sidan äro den speciela privaträttens bestämmelser icke alltid uttömmande utan måste stundom fullständigas genom allmänna rättsgrunder. Sålunda heter det visserligen i Poststadgan den 31 Dec. 1881, att då postförsändelse återtages å afgångsorten, erlagda afgifter för postbefordran etc. icke återbetalas; men här är sannolikt icke förutsatt, att återtagandet sker på grund af väsentligt dröjsmål å postverkets sida. Och deraf att Poststadgan *icke* innehåller någon bestämmelse om, att aftalet i dylikt fall får af afsändaren utan pekuniära uppoffringar häfvas, bör man ej vara berättigad till slutsatsen, att denna befogenhet öfverhufvud skulle vara honom frånkänd. Der specialstadgan tiger, träda allmänna grundsatser i tillämplighet.

Särskild uppmärksamhet förtjena *sjörättens* stadganden om häfvande af fraktaftal.

A. I fråga om godsbefraktning.

a) *Lagen låter fraktaftalet af sig sjelf förfalla, utan att någon af parterna behöfver tillkännagifva sin afsigt att träda tillbaka.*

Fraktaftalet förutsätter ett objekt, som skall transporteras, och ett transportmedel. Om objektet och transportmedlet äro individuelt bestämda, och det ena eller andra går förloradt, så kan aftalet icke uppfyllas. Men deraf behöfver ej vara en följd, att kontrahenterna å ömse sidor äro fria från all förbindelse, så som om något aftal dem emellan aldrig förefunnits. Om transportmedlet eller transportobjektet går förloradt genom befraktarens eller bortfraktarens vållande, så mister den skyldige all rätt på grund af aftalet och måste å andra sidan ersätta den förlust, som medkontrahenten genom aftalets häfvande kan komma att lida. Om åter transportmedlet eller objektet går förloradt genom olyckshändelse, så gälla andra grundsatser.

Om *före* resans början *transportmedlet*, fartyget, genom olyckshändelse förstöres eller blir till sitt ändamål oanvändbart, så är fraktföraren fri från ansvar, men har ej heller någon rätt till den betingade frakten, hvilken han måste förtjena genom aftalets fullgörande.

Jemlikt grunderna till § 118 i 1864 års sjölag (nya sjöl. § 159) kan man emellertid påstå, att såvida bortfraktaren i förevarande fall skall befrias från allt ansvar, "olyckshändelsen" måste vara af den art, som i våra sjölagar, äldre som nyare, kallas "åtgärd af högre

hand" eller m. a. o. *vis major*. Frågan är blott hvad som menas härmed. Somliga identifiera *vis major* med *casus*, detta ord fattadt såsom betecknande en händelse, hvilken icke med uppmärksamheten hos en *bonus paterfamilias* kunnat förebyggas; [1] andra åter [2] såsom en i och för sig disculperande, efter sakkunniges erfarenhet i allmänhet oöfvervinnelig händelse, en händelse, för hvilken man icke kan undgå ansvar endast genom att bevisa sin kontreta *non culpa*.

För oss kommer det närmast an på att veta, hvad *vår* lagstiftare dermed förstått. Och detta inhemtas af sjölagskommitténs af år 1882 betänkande (Motiv s. 108), der det heter, att 1864 års sjölag betecknar såsom befriande från ansvarighet endast *sådan* olyckshändelse, "som det ej stått i befälhafvarens och besättningens magt att afvärja". Kommitterade ställa sig i sitt förslag på samma ståndpunkt, och ingen af de lagstiftningsfaktorer, som tagit befattning med nya sjölagen har uttalat någon afvikande åsigt. Alltså: olyckan skall hafva varit sådan, att den i det konkreta fallet icke af vederbörande kunnat undvikas, skall vara hvad 15: 5 HB. kallar "rätt våda, som man ej kan förese eller vakta, förr än skada händer". Den, som åberopar olyckshändelse som befrielsegrund, måste kunna visa, att det

---

[1] Så Gerth, Der Begriff der *vis major* im Römischen und Reichsrecht. 1890 ss. 9, 179, 210; ref. af Ryck i Juristisches Litteraturblatt 1890 n:r 18 s. 148. Den sistnämnde förklarar saken sålunda: "Haftung bis *vis major* bedeutet: Haftung für den Zufall, Unabwendbarkeit ausgenommen".

[2] Viggo Bentzon, Begrebet *Vis major* i romersk og nordisk ret etc. 1890 s. 382.

skedda vållats af omständigheter, hvilka det icke berott af honom eller någon, för hvilken han står i ansvar, att afvända. [1]

Om fartyget genom händelse af högre hand går förloradt eller blir oanvändbart *under resan*, så borde förhållandet i hufvudsak blifva detsamma, som om händelsen inträffat *före* resan, äfven om fraktföraren icke får öfvergifva godset, såvidt det kan räddas, utan fast mer bör på bästa sätt sörja för dess bevarande (eller realiserande) mot ersättning för kostnaden. Sjöl. af år 1864 innehåller i denna punkt åtskilliga bestämmelser, rigtade till befälhafvaren såsom *negotiorum gestor* (§ 114). Befälhafvaren har enligt dessa bestämmelser *skyldighet* att för *lastegarens* räkning med annat fartyg låta fortskaffa lasten till sin bestämmelseort, om sådant lägligen kan ske, men han har icke *rätt* att för *bortfraktarens* räkning förfara på samma sätt. Fraktaftalet är häfdt *ipso jure*. För att klargöra detta har nya sjölagen § 160, på samma gång den ålägger befälhafvaren att för lastegarens räkning vidtaga lämpliga åtgärder med lasten enligt särskilda i sådant afseende gifna föreskrifter (§ 57), tillika förordnat, att om fartyg under resa går förloradt eller förklaras icke vara iståndsättligt, befraktningsaftalet skall upphöra att vara gällande. Aftalet är alltså häfdt, utan att bortfraktaren fullgjort sitt åtagande. Han borde följaktligen ej ega åtnjuta den för transporten öfverenskomna frakten eller någon del deraf. Endast om det kunde visas, att befraktaren genom den delvis verkstälda transporten haft någon för-

[1] Jmf. nya sjöl. § 111.

del, kunde ersättning i förhållande dertill böra komma i fråga. Sjölagarne, såväl den af 1864 som den af 1891, ställa sig dock på en annan ståndpunkt och medgifva rederiet s. k. *distansfrakt* för det gods, som är i behåll; d. v. s. att rederiet för detta gods erhåller frakt efter det uppseglade afståndets förhållande till hela resan, hvarvid dock afseende jemväl skall fästas å de med den tillryggalagda delen af resan förbundna svårigheter och kostnader i förhållande till den öfriga resans samt, enligt nya sjölagen, å den *tid*, som till resan åtgått.[1] Man tager alltså hänsyn, icke till den större eller mindre fördel, befraktaren har af den delvis fullförda transporten, utan till bortfraktarens verksamhet för aftalets fullgörande.

Häraf kunna vi först draga den slutsatsen, att, om fartyget återvändt till afseglingsorten eller nödgats göra någon tillbakaresa för att komma till nödhamn, distansfrakten beräknas för den väg, som seglats, då resan afbröts och kursen ändrades för fartygets återvändande. Och vidare kan, som lätt inses, ifrågavarande princip leda derhän, att egarens omkostnader för distansfrakt stundom öfverskrida det bergade godsets värde. För att mildra den obilliga tunga, som härigenom skulle drabba befraktaren, har nya sjöl. (ibid.) gifvit honom rätt att abandonnera godset för frakten, om han finner det lämpligt. Sjölagens bestämmelser om distansfrakt, hvilka tillkommit i trots af de invändningar, som åtskilliga medlemmar af Högsta Domstolen vid granskning af kommitterades förslag till samma lag fram-

[1] Sjöl. 1864 § 114; 1891 § 160.

stälde, torde emellertid icke böra analogice användas på andra transportaftal än dem, som angå sjöfrakten; detta så mycket heldre som kommitterade, enligt hvad motiven till deras förslag (s. 120) gifva vid handen, icke utan tvekan bibehållit nämnda bestämmelser, äfven om kommitterade ansett "allt för betänkligt att under nuvarande tryckta förhållanden för rederinäringens utöfvare vidtaga en genomgripande förändring i bestående ordning".

Om *objektet* för fraktaftalet *före* resans anträdande går förloradt genom händelse af högre hand, så uppstår frågan, om befraktaren skall hålla medkontrahenten skadeslös för aftalets upphäfvande eller icke. Något lagbud, som under berörda förutsättning vare sig befriar befraktaren från eller ålägger honom betalningsskyldighet finnes icke. Motiverna till 1864 års sjöl. vilja emellertid göra gällande, att befraktaren i öfverensstämmelse med reglen: "*debitor speciei liberatur casuali interitu rei*" skulle vara fri från sin förbindelse, så snart aftalet gälde något specifikt bestämdt gods, som utan befraktarens vållande går under. Man tyckes härvid hafva glömt, att afsändaren icke har någon *pligt* utan endast *rätt* att afsända godset. Han är hvad godset beträffar icke debitor. Men å andra sidan har han en pligt mot medkontrahenten att tillgodose de berättigade intressen, som hos denne genom aftalet blifvit väckta till lif, och att, om de kränkas, hålla honom skadeslös. Frågan är blott, om denna pligt jemväl åligger befraktaren, då det utan hans vållande blir honom *omöjligt* att begagna sig af sin rätt. Motiven till nya sjölagen (s. 119) innehålla i denna punkt endast den

sväfvande förklaringen, att ehuru man i allmänhet hyst den uppfattning, att detta fall icke borde behandlas på samma sätt, som då någon inträffad omständighet gjort godsets försändning *otillåten* — då eger såväl befälhafvaren som befraktaren rätt att häfva aftalet, och hvardera parten drager sin kostnad (§ 159) — man likväl icke velat genom ett uttryckligt lagbud fastställa en sådan grundtats. Våra sjölagskommentatorer[1] mena, att i det fall, hvarom nu är fråga, befraktaren bör fritagas från skyldigheten att ersätta bortfraktaren; detta såsom det tyckes på den grund, att liksom bortfraktaren blir all förbindelse qvitt, då *transportmedlet* före afresan genom händelse af högre hand går förloradt, så anses ock befraktaren å sin sida böra befrias, då *objektet* för transporten på lika sätt förolyckas.

Jemförelsen är något haltande; ty då transportmedlet förloras, blir det bortfraktaren omöjligt att fullgöra sin förbindelse att använda det till medkontrahentens tjenst, hvaremot då godset förstöres, befraktaren icke derigenom är förhindrad att fullgöra *sitt* åtagande, neml. att betala fraktafgift. Enligt allmänna rättsgrunder borde alltså befraktaren i detta fall hålla bortfraktaren skadeslös, men enligt sjörätten torde hvardera parten draga sin kostnad.

Om *godset* på grund af *vis major* går förloradt *under* resan, och aftalet förty icke kan uppfyllas, så är bortfraktaren fri från ansvar, men å andra sidan är egaren icke skyldig att för detta gods erlägga frakt, ej ens distansfrakt; och om frakten på förhand är betald,

---

[1] Hambro s. 149—150; Dahlström s. 190.

har han rätt att återfå densamma. [1] Men sjölagen räknar ej till olycksfall, som befria från fraktafgift, sådana händelser, som att godset förlorats till följd af sin egen beskaffenhet att lätt förderfvas eller minskas, såsom när spannmål sammanbrinner, flytande varor afdunsta eller utläcka, eller när kreatur dö. [2]

Att befraktaren icke befrias från erläggande af fraktafgift, då godset förlorats till följd af aflastarens vållande, [3] behöfver lika litet någon förklaring, som att *bortfraktaren* skall bära ansvaret, då det stått i befälhafvarens eller besättningens magt att afvärja den händelse, som orsakat godsets förlust. [4] Detsamma kan deremot icke sägas om stadgandet i sista punkten af § 142 nya sjöl.: "Har skada uppkommit derigenom att fartyget vid resans början varit i bristfälligt skick, vare bortfraktaren ej skyldig att ersätta skadan, der bristen ej kunnat upptäckas, oaktadt all omsorg blifvit använd."

Huruvida denna regel gäller enligt 1864 års sjölag är tvifvelaktigt. Denna lag (§ 40) befriar visserligen indirekt *befälhafvaren* från ansvar för sådan bristfällighet å fartyget, som kräft mer än vanlig omsorg för att upptäckas; men deraf följer icke, att lastegaren skulle

[1] Sjöl. 1864 § 111; nya sjöl. § 151

[2] Sjöl. 1864 §§ 110—111; nya sjöl. §§ 142, 151.

[3] Nya sjöl. § 151.

[4] Ib. § 142. Enligt 1864 års sjölag hänföres ifrågavarande ansvarighet omedelbart till *befälhafvaren*, men i nya sjöl. har man ansett det vara af vigt att skilja mellan ansvarigheten på grund af *befraktningsaftalet* och den ansvarighet, som åligger befälhafvaren i denna hans egenskap. Och redaren bör i egenskap af bortfraktare svara för uppdragets behöriga fullgörande.

vara förhindrad att hålla sig till *rederiet*, så att detta ålades ersätta hans skada och förlust.[1] I alla certepartier ingår en förklaring af bortfraktaren, att fartyget är i fullgodt skick och behörigen utrustadt; och det kunde väl icke blott i den internationela handelns intresse utan ur rent rättslig synpunkt sättas i fråga, huruvida icke lastegaren, som inlastar sitt gods i förtroende till bortfraktarens berörda förklaring, hvars rigtighet han ej är i tillfälle att kontrollera, borde hafva rätt till ersättning, då det visar sig, att certepartiets innehåll ej öfverensstämmer med verkliga förhållandet, och skada förty inträffar; om icke m. a. o. bortfraktaren borde vara underkastad ovilkorlig ansvarighet för fartygets sjövärdighet vid resans anträdande. Nya sjölagen har, som vi sett, icke velat ålägga bortfraktaren ett dylikt ansvar, och äfven i icke-sjörättsliga fraktförhållanden torde sjölagens bestämmelse i denna punkt vara tillämplig, alldenstund förlust eller skada, uppkommen genom transportmedlets bristfälliga tillstånd, som all omsorg till trots icke kunnat upptäckas, är att anse lika med förlust eller skada genom högre hand.

Slutligen bör tilläggas, att hvad ofvan är anfördt om transportobjektets eller transportmedlets förstöring genom *vis major* äfven gäller de fall, då fraktaftalets fullbordande fysikt eller ekonomiskt omöjliggöres genom våldshandlingar af personer, för hvilka resp. kontrahenter ej stå i ansvarighet, eller genom utomordentliga regeringsåtgärder.[2]

---

[1] Jmf. Dahlström loc. cit. ss. 82, 83, 154.

[2] Annorlunda, då fartygets resa eller godsets försändning genom åtgärd af högre hand *hindras*. Se nedan s. 37 ff.

b) *Befraktaren eger ensidigt häfva aftalet.*

Det står honom i egenskap af *conductor operis* alltid fritt att begagna eller underlåta att begagna sin rätt på grund af aftalet. Väl påstår HAMMARSKJÖLD,[1] att om t. ex. ett sjöfraktfördrag vore ingånget, enligt hvilket den öfverenskomna skeppslasten beräknats ersätta barlast, så skulle fraktaftalet innesluta ett saklegoaftal med afsändaren såsom legogifvare och fraktföraren, hvilken betalt lega i form af minskning å fraktsumman, som legotagare. På samma sätt som en legotagare skulle kunna tilltvinga sig att få begagna det legda, så skulle här fraktföraren kunna tilltvinga sig utförandet af transporten. Men för vår del kunna vi ej finna annat, än att, äfven om fraktaftalet någon gång kan sägas "innesluta" ett saklegoaftal, reglerna för det förra såsom det principala böra vara ensamt tillämpliga.

Om således befraktaren eger ensidigt bryta aftalet, så får han visst icke alltid göra det utan att gifva medkontrahenten skadeersättning, och denna åter ställer sig olika under olika förutsättningar. Å andra sidan kan det inträffa, att befraktaren, som bryter aftalet, icke blott icke behöfver gifva ersättning, utan sjelf är berättigad till skadestånd. Sålunda heter det i 1864 års sjölag § 120, att om fartygets resa blifver uppehållen "genom offentlig myndighets bud", *och rederiet eller befälhafvaren är dertill vållande*, befraktaren har rätt att bryta fraktslutet och för kostnad och skada, som för honom derigenom uppkommer, undfå ersättning af den, som vållat

[1] Loc. cit. s. 22.

uppehållet. Den omedelbara anledningen till detta senare behöfver tydligtvis icke ovilkorligen vara "offentlig myndighets bud" utan kan äfven sökas i andra omständigheter. Hufvudsaken är, att rederiet eller befälhafvaren är dertill vållande. I sjölagskommitténs betänkande har ett stadgande sådant som det nyssnämnda eller något deremot svarande icke upptagits, af det skäl, säga kommitterade, att något tvifvel icke gerna kan uppstå om den angifna reglens giltighet, äfven om den icke i sjölagen särskildt uttalas. Förhållandet är emellertid, att nya sjölagen *icke* ger bortfraktaren någon generel rätt att på grund af hvarje, äfven det minsta uppehåll å bortfraktarens eller befälhafvarens sida saklöst häfva aftalet, utan låter denna hans rätt bedömas enligt allmänna rättsregler efter omständigheterna, der icke undantagsvis ett positivt lagbud kommer honom till hjelp. Detta är händelsen, då fartygets ankomst till lastningsorten är om än så obetydligt försenad.

I tyska handelslagboken art. 639 förekommer den allmänna reglen, att en hvar af parterna i ett fraktaftal kan träda tillbaka på grund af sådant dröjsmål, hvarigenom "der erkennbare Zweck des Vertrages vereitelt würde"; men lagen innehåller icke särskilda regler för det fall, att bortfraktaren är *in mora*, så att fartyget icke kommer i rätt tid för att mottaga lasten. Danska sjölagsförslaget af år 1882 förklarar deremot *dels* att, om lastningstiden är i kontraktet bestämd, befraktaren skall hafva rätt att häfva aftalet, när fartyget antingen icke kommer på den bestämda tiden eller, om det kommer, icke är färdigt att intaga lasten — en regel, som, hur sträng den kan vara mot redaren,

anses påbjuden af handelslifvets kraf, på det befraktaren under konjunkturernas hastiga vexling må kunna lita på att få sina varor afsända till bestämd tid — *dels ock*, att, om tiden är obestämd, befraktaren måste inom en passande och rimlig tidsgräns finna sig i dröjsmål, som föranledas af motvind eller andra omständigheter, som icke kunna läggas skepparen eller redaren till last. Norska Sjöl. § 42 innehåller ett liknande stadgande, dock utan att beröra det fall, då fartyget väl kommit fram, men icke är färdigt till inlastning. Hvad *svensk* rätt angår, heter det i § 93 af 1864 års sjöl. att, om befraktare i fraktaftal betingat viss tid för lastningens början, och fartyget ej vid den öfverenskomna tiden är *färdigt att mottaga last*, så eger befraktaren magt att häfva fraktslutet och har, derest redare eller befälhafvare är vållande till dröjsmålet, rätt till ersättning för uppehåll efter skiljomanna pröfning. Äfven nya sjöl. § 111 vill, att om viss tid för lastningens början är i fraktaftalet bestämd, befraktaren, der denna tid öfverskrides, eger häfva aftalet. Vidare ger nya sjöl. ibid. befraktaren i förevarande fall rätt till ersättning, der ej dröjsmålet bevisligen vållats af omständigheter, *som det icke berott af bortfraktare, befälhafvare eller besättning att afvända.* I detta fall drager hvardera parten sin kostnad. Och slutligen skall berörda ersättning, som äfven enligt nya sjöl. bestämmes af skiljemän[1], icke blott såsom enligt 1864 års sjölag, gifvas för "uppehåll", utan för *all skada och förlust*, som genom dröjsmålet tillskyndats befraktaren, alltså äfven för prisfall å och förskämning af lasten o. d.

[1] Om desse, se nya sjöl. § 331.

Om fartyget väl är tillstädes på bestämd tid å lastningsplatsen, men icke "färdigt att intaga last" d. v. s. i sjömessigt skick och försedt med nödiga anstalter för inlastningen och godsets skyddande å fartyget, blir påföljden densamma, som om tiden öfverskridits.[1]

Stadgandet i 1864 års sjöl. § 93 (nya sjöl. § 111) om befraktarens rätt att häfva aftalet på grund af försumlighet eller dröjsmål å bortfraktarens sida får ej fattas så, som skulle berörda lagrum vara tillämpligt,

[1] En nyhet, lånad från danska sjölagförslaget af år 1882, förekom i kommitterades förslag § 111, neml. att befraktarens rätt att häfva fraktslutet, när den bestämda tiden försummats, skulle vara beroende af, att han om sitt beslut underrättade befälhafvaren inom 24 timmar, efter det denne anmält, att fartyget vore tillstädes å lastningsorten, „skolande sådant beslut, der befälhafvaren det äskar, skriftligen meddelas". I motiven framhålles såsom skäl för det föreslagna stadgandet, att bortfraktaren icke onödigtvis borde hållas i ovisshet om, huruvida fraktslutet komme att häfvas eller icke, utan i god tid borde få veta, om befraktaren ämnade göra bruk af sin rätt, på det fartyget i sådant fall måtte kunna annorledes engageras, samt att å andra sidan något bestämdt svar från befraktaren icke skäligen kunde begäras förr, än han hade någon visshet om, *när* fartyget verkligen kunde antagas blifva färdigt för lastningen. Men vid förslagets behandling i Högsta Domstolen funno flere justitieråd obilligt, att befälhafvaren, då han af en eller annan anledning ej å utsatt tid och ort haft fartyget färdigt att intaga last, skulle för inhemtande af befraktarens svar, huruvida denne, sådant oaktadt, ville vidblifva aftalet, vara pligtig begifva sig till lastningsorten; utan borde enligt justitierådens mening befraktaren vara skyldig att på befälhafvarens framställning i nämnda afseende afgifva bestämdt svar. I följd häraf uteslöts det föreslagna tillägget, och §:n erhöll i Kongl. Maj:ts proposition sin nuvarande lydelse.

endast när aftalet *med uttryckliga ord* angifver en viss dag såsom *terminus ultimus;* det är tillräckligt, om af aftalet otvetydigt framgår, att kontrahenterna haft en dylik tidpunkt för ögonen.[1]

Om deremot ingen viss tid blifvit bestämd för lastningens början, innehåller 1864 års sjölag intet direkt stadgande, och man torde derföre med kommentatorerne och sjölagskommittén få antaga, att i sådant fall befraktaren *icke* kan utan ersättningsskyldighet häfva fraktslutet på grund af uppehåll, som *icke* bevisligen vållats af bortfraktaren eller någon, för hvilkens fel han är skyldig ansvara. Denna ståndpunkt har nya sjölagen bibehållit (§ 111 st. 2). Här torde emellertid vara förutsatt, att tiden är icke ens relativt bestämd. Men om detta är händelsen, torde befraktarens rätt att häfva aftalet vara densamma, som då absolut bestämd tid blifvit angifven.

Om befälhafvaren utan giltigt skäl *dröjer att afgå*, bestämmes befraktarens rätt att häfva aftalet enligt 1864 års sjölag (§ 92 st. 2) efter alldeles samma grunder, som då fartyget ej är färdigt att på öfverenskommen tid mottaga last, och redaren eller befälhafvaren är till dröjsmålet vållande. Nya sjöl. (§ 125 st. 2) ger visserligen i detta fall befraktaren ovilkorlig rätt att njuta ersättning efter skiljemäns pröfning, för skada och förlust, som genom dröjsmålet vållas, men hans rätt att häfva aftalet (sc. utan att ersätta bortfraktaren) är beroende af, *om skäl dertill äro* d. v. s. om någon af de faktiska förutsättningarna för aftalet genom dröjsmålet

[1] Sjölagskommitténs betänkande, Motiv s. 87.

bortfaller; och motsvarande måttstock torde äfven vara bestämmande för den händelse, att bortfraktaren lemnat origtig uppgift om fartygets lastningsförmåga m. m.

Nya sjöl. § 164[1] upptager ett fall, då på grund af uppehåll å bortfraktarens sida lasten skulle i sin helhet eller till väsentlig del förderfvas, men befraktaren likväl icke har rätt att häfva aftalet utan att betala en större eller mindre del af fraktafgiften. "Har fartyget för liden skada nödgats anlöpa nödhamn, och befinnes vid anställd besigtning i den ordning 41 § bestämmer, att till följd af uppehåll för fartygets iståndsättning lasten i sin helhet eller till väsentlig del skulle förderfvas, ege befraktaren häfva aftalet *mot erläggande af afståndsfrakt*, efter ty i 160 § sägs; dock att, der fartyget är befraktadt till flere, den rätt, som nyss är sagd, icke eger rum, om någon af öfriga befraktare yrkar resans fortsättande."

Stadgandet förklaras, hvad distansfrakten beträffar, af den princip för nämnda frakts utgörande, som hyllas af sjölagen.[2] Om fartygets iståndsättning skulle kunna afvaktas, utan att lasten lede någon betydligare skada, eller om resan trots liden skada å fartyget ändock fortsättes, kan intet afdrag å frakten medgifvas.

Så snart bortfraktaren *kan* och *vill* punktligt fullgöra sitt åtagande, så borde enligt allmänna rättsgrundsatser befraktaren *icke* ega att häfva aftalet utan att lemna bortfraktaren godtgörelse för all den verkliga förmögenhetsförlust, som för honom häraf uppkommer.

---

[1] Jmf. sjöl. 1864 § 114 st. 1.

[2] Se ofvan s. 13.

Men sjölagarne hafva i allmänhet,[1] när det gäller fraktaftalets fullgörande, gifvit befraktaren en friare ställning än bortfraktaren. De tillåta den förre att i vissa fall bryta aftalet mot erläggande af *mindre* än fullt skadestånd. Den fördel, som härvid beredes befraktaren, består deruti, att han blott behöfver betala en *qvot* af frakten eller s. k. *faute-frakt*. Denna hans rätt motiveras dermed, att bortfraktaren genom aftalets häfvande blir å sin sida *fri från förpligtelse*, får tillfälle att se sig om efter ny frakt och, om denna uteblir, i alla händelser slipper företaga resan och derigenom undgår de kostnader och det besvär, den skulle medföra.[2]

Fastän man måste erkänna, att de förutsättningar, på hvilka de för befraktaren gynsamma reglerna äro bygda, icke alltid inträffa — fartyget kan t. ex. vara beställdt att intaga laddning i destinationsorten — hafva dylika regler vunnit häfd och upptagits ej mindre i 1864 års sjölag än ock i nya sjölagen. Men om den angifna grunden icke helt och hållet skall glida undan, så måste rättigheten att mot erläggande af fautefrakt häfva aftalet endast gälla, då befraktaren icke blott vill utan äfven *kan* gifva bortfraktaren full frihet från de förpligtelser, han åtagit sig. Alltså endast då befraktaren är *en enda*, hvilket framför allt är förhållandet vid total befraktning, eller då befraktarne äro *flere* och *samtlige* förena sig om fraktslutets häfvande. Ty om endast en bland flere häfde aftalet, stode bortfraktarens förbindelse qvar gent emot de öfrige.

---

[1] Se t. ex. D. L. 4–2–4; norska sjöl. § 46; tyska handelslagb. art. 581.

[2] Motiv till 1864 års sjöl. s. 90.

Deraf att bortfraktaren måste befrias från *hela* sin förbindelse, följer vidare, att häfvande mot faute-frakt, såvida principen skall genomföras, ej bör ifrågakomma, då bortfraktaren *redan fullgjort* en del af sin förbindelse.

I enlighet med nu nämnda grundsatser heter det i § 87 st. 1 af 1864 års sjöl., att, om befraktare af *helt* fartyg vill häfva fraktslutet, han har att uppsäga det hos fartygets befälhafvare innan liggetidens utgång, och *innan fartyget afseglat* från lastningsorten, samt till befälhafvaren erlägga hälften af den betingade frakten, derå belöpande kaplake och ersättning för öfverliggedagar, om sådana egt rum. Detta stadgande är i flere afseenden otydligt. Enligt ordalydelsen skulle befraktaren gå miste om sin uppsägningsrätt, ifall den ej begagnats *inom liggetidens utgång*, äfven om skepparen derutöfver frivilligt skulle dröja i afvaktan på lastningens fullbordan, hvilket dock icke torde vara lagens mening. Vidare innebär stadgandet, att uppsägning måste ske, innan fartyget afseglat från *lastningsorten*, att sådan uppsägning kan verkställas, äfven sedan fartyget afseglat från *befraktningshamnen* för att i *annan hamn* intaga last; hvilket vid jemförelse med § 87 st. 3 visar sig icke heller vara meningen. Slutligen kan det vara tvifvelaktigt, huruvida den ersättning för öfverliggedagar, som jemte faute-frakten skall gäldas, måste betalas fullt ut eller endast till hälften.[1] Samtliga dessa otydligheter äro afhulpne i nya sjöl. § 126, som stadgar, att uppsägningsrätten skall begagnas, *innan fartyget anträdt*

---

[1] Jmf. Hambro s. 139; Dahlström s. 179 anf. arb.

resa, som befraktningen angår, samt att, *när* den begagnas, befraktaren skall erlägga half frakt äfvensom (*full*) *ersättning för öfverliggedagar;* och om ytterligare uppehåll egt rum, skall äfven detta ersättas. Stadgandet i 1864 års sjöl. om befraktarens skyldighet att betala *kaplake* eller vissa procent å det fraktbelopp, han hade att erlägga, har utgått ur nya sjölagen. Om befraktaren särskildt tillförsäkrat skepparen en dylik afgift, bör skepparen utan tvifvel hållas skadeslös, men detta är en sak mellan befraktaren och *befälhafvaren*, icke mellan befraktaren och rederiet.

Om fartyget är befraktadt för flera resor, så erlägges enligt båda sjölagarne (loc. cit.) för den första resan, som ej kommer till stånd, half frakt och för hvar och en af de öfriga en fjerdedels frakt, men om aftalet angår endast resa till viss ort och omedelbar återresa derifrån, så skall enligt nya sjölagen icke blott fjerdedels utan half frakt utgå jemväl för återresan, beroende derpå, att denna senare oftast är att betrakta såsom den egentliga fraktresan, hvars högre frakt skall göra resan i det hela lönande, hvarför det ansetts obilligt att beräkna faute-frakten för denna till blott en fjerdedel af fraktbeloppet. [2]

Om resornas antal ej är bestämdt, skall enl. 1864 års sjölag (loc. cit.) godtgörelsen bedömas af skiljemän; men detta stadgande har såsom afseende ett föga praktiskt fall icke upptagits i nya sjölagen.

Sjölagarne hafva icke gjort befraktarens ifrågavarande rätt att före resans början häfva fraktslutet mot

[1] Jmf. Hambro s. 139; Dahlström s. 179.

[2] Sjölagskommitténs betänkande, motiv s. 97.

erläggande af half frakt etc. beroende deraf, huruvida lasten till större eller mindre del intagits eller icke. Men för att befraktaren skall ega återlossa inlastadt gods har han att uppfylla följande skyldigheter *gent emot bortfraktaren* neml.

1:o att ersätta denne alla utgifter för godsets inlastning och lossning; [1]

2:o att betala, deponera eller — enligt 1864 års sjölag — ställa nöjaktig säkerhet för faute-frakt och ersättning för öfverliggedagar; [2]

3:o enligt 1891 års sjölag [3] att godtgöra bortfraktaren för uppehåll och de förluster, hvilka deraf kunna uppstå, då fartyget af lossningen qvarhålles utöfver lastningstiden. Uttryckligt stadgande härom finnes ej i 1864 års sjölag. Slutligen

4:o att, om konossement, ett eller flere, å inlastadt gods redan utfärdats, återställa dem, i den mån sådant erfordras för bortfraktarens tryggande mot tredje mans anspråk. [4]

---

[1] Sjöl. 1864 § 88; 1891 § 127.

[2] Ibid.

[3] § 127 jmf. med § 155.

[4] Nya sjöl. § 126 in fine jmf. med § 141 och 1864 års sjöl. § 99 st. 2. I *tredje mans intresse* innehåller 1864 års sjöl. § 88 st. 2 att, om konossement å lasten blifvit utfärdadt, eller densamma häftar för bodmerilån eller haveribidrag, lossning icke må ske förr, än befraktaren till fartygets befälhafvare återstält *alla* exemplaren af konossementet eller stält säkerhet jemväl för godtgörelse af de anspråk å lasten, som annan lagligen eger. Detta stadgande utgör tillika ett skydd för *befälhafvaren*, hvilken t. ex. ansvarar för förlust, som uppkommer ge-

Det stränga genomförandet af den princip, enl. hvilken rättigheten att häfva fraktaftalet mot erläggande af faute-frakt göres beroende af, att bortfraktaren icke *redan fullgjort* en del af sitt åtagande, skulle leda derhän, att denna rättighet finge ifrågakomma, endast om fartyget ännu icke lemnat den ort, der det befann sig, då aftalet ingicks. Men nya sjölagen har i billighetens namn icke varit nämnda princip fullt trogen.

Sålunda heter det i § 128 — allt under förutsättning af *total* befraktning — att om fraktslutet angår flera resor, och befraktaren häfver fraktslutet, *efter* det fartyget anträdt den aftalade resan, full frakt skall erläggas endast för resa, som redan begynt, half frakt för den derpå följande samt fjerdedels frakt för de öfriga;

att om fartyg å en ort befraktats att å annan ort intaga last, och aftalet häfves af befraktaren, innan fartyget lemnat *lastningsorten*, endast tre fjerdedelar af frakten skola erläggas — alltså dock alltid *mera* än om uppsägning sker, innan resan börjat — samt

att, om aftalet angår resa till viss ort och omedelbar återresa derifrån, tre fjerdedelar af frakten skola gäldas för begge resorna, der aftalet återgår, innan återresan begynt.

---

nom lossning af förbodmadt gods, innan bodmerilånet är betaldt. Och i öfverensstämmelse härmed är enligt nya sjöl. § 155 befälhafvaren ej pligtig utlemna godset förr, än samtliga fordringar, för hvilka det häftar, blifvit guldna. Om icke konnossement utan endast lastqvitto å godset utfärdats, skall sådant qvitto återställas, när godset utlemnas (nya sjöl. § 124).

Då fraktslutet sålunda häfves, efter det resan begynt, måste, i likhet med hvad som gäller, då aftalet häfves före resan, icke blott faute-frakten erlägges, utan äfven full ersättning för öfverliggedagar och ytterligare uppehåll, som må hafva egt rum (ibid.).

Likasom då fråga är om häfvande af fraktslut *före* resans början, kan äfven här uppsägning ske, sedan last blifvit intagen, dock naturligtvis endast på samma vilkor för lossning, som då uppsägningen sker före afresan. Befraktaren kan emellertid icke hafva rätt att påyrka, att fartyget skall afvika från sin rätta väg för att lossa godset. Men om fartyget af annan anledning t. ex. för att kola eller proviantera inlöper i en mellanhamn, der lossning kan ske, finnes ej skäl att förvägra sådan. Dock måste befraktaren i detta fall hålla bortfraktaren skadeslös för de ökade kostnader, som lossningen i sådan hamn kan medföra, äfvensom för förluster, som deraf kunna föranledas, t. ex. derigenom att fartyget hindras fullgöra ett annat certeparti eller nödgas i barlast afgå till destinationsorten, dit ett annat certeparti tvingar detsamma.[1] I öfverensstämmelse härmed har andra stycket i § 128 nya sjöl. blifvit affattadt.

Befraktaren kan alltså ensidigt häfva aftal om total befraktning mot erläggande af faute-frakt *dels* enligt såväl 1864 års sjöl. som nya sjöl., då uppsägningen sker, innan fartyget anträdt resa, som befraktningen afser, och *dels* enligt nya sjölagen, då uppsägnin-

---

[1] Sjölagskommitténs Betänkande, Motiv s. 99.

gen sker, *efter* det fartyget afgått från befraktningsorten, under de förutsättningar, som nyss blifvit anförda.

Häfvandet kan enligt nya sjöl. i dessa fall ske antingen uttryckligt eller *tacite*,[1] det senare dock endast *före* lastningstidens utgång, och på det sätt, att *vid* denna tid antingen icke någon last är aflemnad, eller ock väl *någon* men icke till den i aftalet bestämda myckenhet och icke, oaktadt anmaning skett, frakt blifvit erlagd för det gods, som *icke* försändes, samt den kostnad ersatt, som kan uppkomma för bortfraktaren till följd af befraktarens underlåtenhet att lemna full last t. ex. för anskaffande af barlast, ej heller säkerhet blifvit ställd för bortfraktarens fordran.[2]

Att aftalet jemväl enligt 1864 års sjölag anses häfdt å befraktarens sida, då vid lastningstidens utgång icke någon last är aflemnad, är, om icke uttryckligen sagdt, likväl öfverensstämmande med denna lags syfte och innehåll. Men eljest eger enligt berörda lag (§ 87 mom. 2) bortfraktaren anse aftalet brutet å befraktarens sida, endast om det inlastade godset icke finnes i värde motsvara fulla frakten jemte kaplake, och detta äfven om i fraktaftalet bestämts, att en vida större mängd gods till vida större värde skulle utskeppats. Säkerheten blir, derigenom att en del af godset icke medsändes, naturligen minskad, äfven om det medsända i värde motsvarar frakt och kaplake, och då det är omöjligt att beräkna, hvilket inflytande det uteblifna godsets medsändande skulle hafva utöfvat, så synas goda

---

[1] Huru aftal om *styckegodsbefraktning* tacite häfves af befraktaren, se nya sjöl. § 123.

[2] Nya sjöl. §§ 126, 128.

skäl tala för nya sjölagens ofvan anförda stadgande, att, om icke den öfverenskomna lasten *till fullo* aflemnats, befälhafvaren obetingadt skall vara fri från skyldigheten att anträda resan, der icke befraktaren betalar eller ställer säkerhet enligt de i § 126 st. 2 af nya sjölagen angifna, nyss framstälda grunder.

De regler om häfvande af fraktaftal mot erläggande af faute-frakt, med hvilka vi hittills sysselsatt oss, hafva angått total befraktning, men måste anses tillämpliga äfven vid partiel befraktning, när *antingen* icke mer än *en* person befraktat fartyget *eller och*, då befraktarne äro flere, samtlige förena sig om fraktslutets häfvande;[1] men deremot *icke* vid partiel befraktning, då befraktarne äro flere, och endast en eller några vilja träda tillbaka; och icke heller vid styckegodsbefraktning. Grunden härtill är redan angifven.[2] En eller flere befraktare vid partiel befraktning kunna lika litet som styckegodsbefraktare, hvilka begagna sig af tillfället att medsända gods med annorledes befraktadt fartyg, genom sitt tillbakaträdande befria bortfraktaren från hans förbindelse att företaga den redan bestämda resan.

Om bortfraktaren vill och kan å sin sida fullgöra sin förbindelse, eger befraktaren icke i andra fall än de ofvan anförda ensidigt häfva fraktslutet utan att betala *full skadeersättning*. Åt denna regel hafva våra sjölagar flerestädes gifvit uttryck. *Under förutsättning att bortfraktaren icke betingar sig annan frakt i stället för den af befraktaren utfästa och med afdrag tillika af de*

---

[1] Sjöl. 1864 § 91 mom. 2; nya sjöl. § 129.

[2] Se ofvan s. 24–25.

särskilda utgifter, som genom fraktslutets häfvande besparas bortfraktaren, anser nya sjölagen full skadeersättning vara lemnad:

α) Genom gäldande af full frakt, då befraktningen angår styckegods, och befraktaren bryter aftalet på det sätt, att han icke efter tillsägelse eller efter förut kungjord plan aflemnar godset så tidigt, att det kan beqvämligen inlastas och stufvas.[1] Likaså då aftalet *uttryckligen* häfves, *innan godset är inlastadt*. Befälhafvaren kan då utan dröjsmål anträda resan. Om åter uppsägning först sker *efteråt*, och utlossning, der sådan kan ega rum utan skada för öfriga befraktare, skall verkställas, bör naturligtvis bortfraktaren njuta ersättning för all kostnad, skada och förlust, som häraf kan föranledas.[2]

β) Genom erläggande af full frakt äfvensom ersättning för öfverliggedagar och ytterligare uppehåll, som må hafva egt rum, då befraktare af helt fartyg vill häfva fraktslutet, *efter* det fartyget anträdt sin resa, och icke något af de fall föreligger, då det, enligt hvad ofvan är visadt, står honom fritt att mot faute-frakt häfva aftalet (§ 128). Vilkoren för lossning äro desamma som då faute-frakt erlägges.

γ) Genom gäldande af full frakt, ersättning för öfverliggedagar och ytterligare uppehåll, i den mån befraktaren är derför ansvarig, äfvensom för den kostnad, som till följd af fraktslutets häfvande kan för bortfraktaren uppkomma, då en eller några bland flere bortfraktare vid partiel befraktning vilja häfva fraktslutet och bort-

[1] § 123. Jmf. 1864 års sjöl. § 90.

[2] Jmf. nya sjöl. § 129.

fraktaren på grund deraf får vidkännas utgifter t. ex. för intagande af barlast, om fartyget ej blifvit tillräckligt lastadt genom öfriga befraktares gods. [1] Om i detta fall godset redan skulle vara inlastadt, eger befraktaren lossa detsamma, endast der det kan ske, utan att skada genom resans fördröjande eller annorledes tillskyndas öfriga befraktare, och mot ersättning åt bortfraktaren för kostnad, skada och förlust, som genom lossningen tillskyndas honom. [2]

Då "full frakt" skall gäldas, beräknas denna, för den händelse aftal ej skett om fraktens belopp, efter hvad vid tiden för inlastningen var *gångbar frakt* å lastningsorten. [3] Men fall kunna inträffa, då enligt nya sjölagen befraktaren, som ensidigt häfver aftalet, får betala *mera*, än som svarar mot gångbar frakt för det gods, hvarom öfverenskommet var, neml. då befraktaren häfver fraktslutet genom att *origtigt angifva* gods, som inlastas. I dylika fall skall den skyldige icke blott svara för all kostnad och skada och tåla, att godset på hans bekostnad antingen åter föres i land — äfven annorstädes än i aflastningsorten — eller efter omständighe terna kastas öfver bord, utan ock *erlägga högsta frakt som för dylikt gods gälde i lastningsorten för sådan*

---

[1] § 129. I 1864 års sjöl. § 89 förekommer ett liknande stadgande.

[2] § 129 sista punkten. Sjöl. af 1864 § 91 innehåller ett liknande stadgande, doek med den skilnad, att befraktarens rätt att lossa godset här beror på medgifvande af befälhafvaren, som är ansvarig öfriga befraktare, i händelse desse genom lossningen skulle lida någon skada.

[3] Nya sjöl. § 150; Sjöl. 1864 § 84.

resa, som fartyget företager[1] — allt stadganden, hvilka icke tarfva någon motivering.

Om nu befraktare, som ensidigt häfver aftalet, utan att dertill ega laga skäl, måste hålla bortfraktare skadeslös, så bör han dock icke vara skyldig att genom gäldande af full frakt för gods, som ej försändes, bereda obehörig vinst åt bortfraktaren, då denne på annat sätt får vederlag för den förlorade frakten. Sjöl. af 1864 medgifver för dylikt fall befraktaren rätt till afdrag "*för den frakt, som i stället af bortfraktaren erhålles*" (§ 89). Men enligt ordalydelsen skulle han icke hafva någon rätt till afdrag, om den nya frakten af en eller annan anledning *icke inflyter*. Och icke heller skulle räknas honom till godo sådana kostnader, som genom fraktslutets häfvande tilläfventyrs blefve fartyget besparade, exempelvis offentliga afgifter, bogseringskostnad o. d. Å andra sidan skulle befraktaren, om ny frakt verkligen erhålles, hafva *hela fördelen* häraf; ty bortfraktaren kan icke tvingas att söka ny frakt. Dessa förhållanden ogillas af sjölagskommittén, som särskildt i sistnämnda afseende påpekar, *dels* att befälhafvarens besvär och omtanke för den nya fraktens erhållande skäligen bör ersättas, *dels ock* att, med bibehållande af nyssnämnda bestämmelse, befälhafvarens intresse att söka ny frakt skulle förringas — den nya frakten skulle ju i dess helhet afdragas från motpartens utlägg — hvilket vore för befraktaren så mycket ofördelaktigare, som han ej kunde tvinga befälhafvaren att taga annat gods i stället för det uppgifna. Kommittén har derför ansett

[1] Jmf. sjöl. 1864 § 83.

billigt, att fördelen af den nya frakten i lika mån komme befraktaren och bortfraktaren till godo. I öfverensstämmelse med kommitterades åsigter i nu anförda stycken har § 130 i nya sjölagen såsom allmän regel uttalat, att om befraktaren är pligtig gälda full frakt för gods, som icke med fartyget föres fram till bestämmelseorten, så eger han åtnjuta *afdrag* å frakten för de särskilda utgifter, som af sådan anledning varda redaren *besparade;* och att, om befälhafvaren i stället intager annat gods, af den frakt, som derför *betingas*, *hälften* skall räknas befraktaren till godo.[1]

Vi öfvergå nu till de fall, då

c) *Bortfraktaren (befälhafvaren) eger ensidigt häfva aftalet.*

Befraktaren kan begagna sig af sin rätt till den aftalade transporten eller icke. Men för bortfraktaren är transporten en *pligt*, som han icke ensidigt kan undandraga sig. Han har alltså, kunde man tycka, ingen rätt att ensidigt häfva aftalet. Men äfven för honom måste det gälla, att, om någon af de väsentliga förutsättningar, under hvilka aftalet blifvit ingånget, skulle brista, rätt att häfva aftalet skall honom tillkomma.

---

[1] Då alltså icke såsom enligt 1864 års sjölag *hela* den frakt, som i stället erhålles, afräknas å hvad befraktaren bör betala, och denne således måste känna, att befälhafvaren har *någon* fordran för frakt, så ligger häri grunden till, att nya sjölagen *icke* i likhet med 1864 års sjöl. § 90 såsom vilkor för ersättningsskyldighet, då befraktare af styckegods försummar aflemna detta och derigenom bryter aftalet, stadgar att befälhafvaren skall före fartygets afgång för befraktaren bevisligen uppgifva eller ock utsöka det belopp, han fordrar.

I enlighet härmed har nya sjöl. § 159, sista stycket, uppstält den reglen, att, om fartyget är befraktadt till flere, och på grund af hinder för en eller flere af befraktarne de med dem slutna aftal varda häfda, befälhafvaren eger uppsäga jemväl öfriga fraktsluten, der den frakt, som för resan skulle komma att utgå, understiger hälften af hela det betingade fraktbeloppet. Någon skyldighet för bortfraktaren att ersätta befraktaren bör i detta fall icke ifrågakomma, ty *dels* medför uppsägningen icke någon vinst för bortfraktaren — den endast skyddar mot oberäknad förlust — och *dels* kan befraktaren icke beklaga sig öfver någon rättskränkning, då vid partiel befraktning aftalet med en eller flere af befraktarne måste anses ingånget under förutsättning, att åtminstone så många samtidigt skulle befrakta fartyget, eller detta befraktas till så stor del, att icke resans ändamål blefve för bortfraktaren förfeladt. Häraf är också en följd, att om befälhafvaren gör bruk af sin rätt att i nyss anmärkta fall uppsäga fraktslutet, och gods redan är inlastadt, befälhafvaren väl har att aflemna godset vid fartygets sida, men öfriga kostnader bäres af lastemottagaren.[1]

Sjöl. af 1864 § 120 innehåller det stadgandet, att likasom befraktaren har rätt att bryta fraktslutet och erhålla skadeersättning af rederiet, om på grund af dettas eller befälhafvarens vållande fartygets resa blifver uppehållen "genom offentlig myndighets bud", så har ock redare eller befälhafvare motsvarande rätt, om befraktaren är vållande till uppehållet.

---

[1] Nya sjöl. § 162 jemf. med § 136.

Sjölagskommittén af 1882[1] ansåg den häri inneslutna allmänna reglen, att om endera kontrahenten vållat uppehåll i resan, den andra eger bryta aftalet och erhålla skadeersättning, sjelfklar och derför icke af beskaffenhet att behöfva i nya sjöl. särskildt uttryckas.[2] Och hvad särskildt beträffar bortfraktarens rätt att på grund af uppehåll, som förorsakas af befraktaren, häfva aftalet och erhålla skadeersättning, så behöfver detta icke — i synnerhet då fråga är om *längre* uppehåll — betraktas som en sjörättslig egendomlighet, utan låter förklara sig ur allmänna rättsgrundsatser på det sätt, att, då det gäller præstationer af ifrågavarande art, det måste anses som en stillatigande förutsättning, att de icke kunna fordras utförda på annan tid än den kontraktsmessigt fastställda.

Följa slutligen de fall, då

d) *Kontrahenterna ega ömsesidig rätt att häfva aftalet.*

Här förutsättes, i motsats till hvad som i det föregående varit händelsen, att *samma faktum* kan berättiga *såväl* befraktaren *som* bortfraktaren att träda tillbaka från aftalet.

Sjöl. af 1864 innehåller i § 118 det stadgandet, att, om före fartygets afresa från befraktningsorten

1:o fartyg och gods eller ettdera genom utbrott af krig blifva ofria;

2:o den hamn, från hvilken resan skall börja, eller till hvilken den är ställd, genom blokad blifvit stängd

---

[1] Motiv s. 122.

[2] Jmf. ofvan s. 19.

från all handelsgemenskap, eller det gods, som skall inlastas eller redan är inlastadt, blifvit till utförsel i befraktningsort eller till införsel i bestämmelseort förbjudet;

3:o fartyget tages i kronans tjenst,

hvardera kontrahenten eger rätt att häfva fraktslutet, och att dervid en hvar af dem skall draga sin kostnad och skada, som deraf kan finnas.[1]

Motsvarande ställe i nya sjöl. (§ 159) har återigen erhållit denna lydelse:

"Om före fartygets afgång från den hamn, der resan skall börja, fartyget eller godset genom utbrott af krig blifver ofritt, fartyget belägges med embargo, den hamn, der resan skall börja, eller den, dit den är ställd, genom blokad stänges, det gods, befraktningen angår, förbjudes till utförsel i aflastningsorten eller till införsel i bestämmelseorten, eller fartygets resa eller godsets försändning genom annan åtgärd af högre hand hindras, då ege såväl befälhafvaren som befraktaren rätt att häfva fraktslutet; och drage hvar sin kostnad och skada."

Det torde böra observeras, att sjölagarne i nu anmärkta fall icke göra någon skilnad mellan total, partiel och styckegodsbefraktning och icke heller mellan absolut och relativt bestämd tid för resans början.

De ifrågavarande bestämmelserna torde alltså i ena som i andra fallet vara tillämpliga. Deremot torde kunna påstås, att de *icke* äro tillämpliga, för den händelse någon af parterna varit *vållande till uppehåll*,

[1] I det fall, som i 3 mom. omförmäles, njuter dock rederiet och befraktaren efter omständigheterna ersättning af allmänna medel (ibid.).

hvaraf hindret blifvit en följd. Härom finnes visserligen ingen uttrycklig förklaring, men en motsatt uppfattning skulle leda derhän, att den skyldige finge en *fördel* af sitt rättsstridiga förfarande, något hvartill lagen säkerligen icke velat föranleda.

Om efter fraktslutets ingående men före resans början *fartyget* råkar ut för en händelse af högre hand, som väsentligt försvårar aftalets utförande, så är det fullt öfverensstämmande med allmänna rättsgrundsatser, att parterna ega hvar för sig och utan ersättningsskyldighet häfva aftalet; befraktaren, som går miste om den aftalade transporten, och bortfraktaren, som icke med rimliga uppoffringar *kan* utföra den och icke heller förmått förebygga de hinder, hvilka stält sig i vägen. Och att 1864 års sjölag icke upptagit denna sats såsom en generel regel utan endast låtit den gälla i de särskilda fall, som uppräknas i § 118, är en afvikelse från nämnda grundsatser, hvilken nya sjöl. i § 159 undanröjt. Den omständigheten åter, att *godsets* försändning genom åtgärd af högre hand hindras, borde väl gifva bortfraktaren, som icke kan vara skyldig att hur länge som helst afvakta lastens aflemnande, rätt att bryta aftalet utan någon ersättning åt befraktaren; men deremot näppeligen befria *denne* från skyldigheten att hålla bortfraktaren skadeslös, då befraktningen inställes. Bortfraktaren bör icke blifva lidande på, att vidriga omständigheter hindra medkontrahenten att begagna sin rätt på grund af aftalet. Icke desto mindre har, som vi sett, 1864 års sjölag tillåtit detta i åtskilliga fall af *vis major* och nya sjölagen i alla med dem jemförliga.

Den tvistiga frågan, huruvida *ishinder* är att hit hänföra, torde böra besvaras så, att dylikt hinder väl någon gång kan anses som en händelse af högre hand med den verkan § 159 nya sjöl. förmäler, men *icke*, så vidt det bort kunna förutses såsom en med naturförhållandena å den årstid, då resan skulle företagas, sammanhängande omständighet.[1]

Källan till § 118 i 1864 års sjölag och § 159 i nya sjöl. är utan tvifvel allmänna tyska handelslagboken art. 631.[2]

---

[1] Jmf. nya sjöl. § 188 mom. 7; § 189 mom. 7.

[2] "Jeder Theil ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1) wenn vor Antritt der Reise
   das Schiff mit Embargo belegt oder zum landesherrlichen Dienst oder zum Dienst einer fremden Macht in Beschlag genommen,
   der Handel mit dem Bestimmungsort untersagt,
   der Abladungs- oder Bestimmungshafen blokirt,
   die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen oder die Einfuhr derselben in den Bestimmungshafen verboten,
   durch eine andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen oder die Reise oder die Versendung der nach dem Frachtvertrage zu liefernden Güter verhindert wird.

   In allen vorstehenden Fällen berechtigt jedoch die Verfügung von hoher Hand nur dann zum Rücktritt, wenn das eingetretene Hinderniss nicht voraussichtlich von nur anerheblicher Dauer ist;

2) wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht in Folge dessen das Schiff oder die nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter oder beide nicht mehr als frei betrachtet werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden.

Denna ger visserligen hvardera parten rätt att träda tillbaka från aftalet utan ersättningsskyldighet, när före resans början åtgärd af högre hand hindrar resan eller afsändandet af det gods, som enligt fraktfördraget skulle transporteras, men tillägger i mom. 1, att de hinder, som der nämnas, endast *då* berättiga till aftalets häfvande, *när de icke kunna förutses vara af blott ringa varaktighet.*

Detta eller något motsvarande tillägg finnes icke hos oss. Om man häraf finge draga den slutsatsen, att hvarje äfven det obetydligaste hinder kunde gifva kontrahenterna rätt att häfva fraktslutet, så innehölle visserligen våra sjölagar i denna del märkliga undantag från allmänna rättsprinciper. Men sjelfva arten af de hinder, som särskildt uppräknas, gifver vid handen, att kontrahenternas rätt att träda tillbaka förutsätter ett dröjsmål eller en fara, hvarigenom aftalets ändamål skulle väsentligt förfelas.

Om nu befraktaren, då hindret gäller godset, skall enligt det positiva stadgandet i våra sjölagar hafva rätt att häfva aftalet utan ersättningsskyldighet, så bör han åtminstone, såvidt hindret blott angår *en del* af berörda

---

"Die Ausübung der im Art. 563 dem Befrachter beigelegten Befugniss ist in den Fällen der Vorstehenden Bestimmungen nicht ausgeschlossen".

Art. 563 lyder sålunda: "Der Verfrachter muss statt der vertragsmässiger Güter andere, von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Güter im Vortrage nicht blos nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichnet sind."

gods, ej kunna häfva aftalet utan att betala ersättning till bortfraktaren, helst denne å sin sida icke kan undandraga sig aftalets fullgörande i fråga om det gods, som *icke* träffats af hindret. Derför heter det i nya sjöl. § 159 st. 2: "Angår sådant hinder endast en del af befraktarens gods, ege han ej häfva aftalet utan att betala frakt efter ty i 126 och 129 §§ sägs". För innehållet i dessa §§ är ofvan redogjordt.[1] Då således befraktaren icke utan kostnad kan häfva aftalet och icke heller, om han underlåter att häfva det, kan begagna sig af sin rätt att sända *allt* det gods, hvarom öfverenskommet är, så har det ansetts billigt, att han i detta fall eger sända *annat* gods, i stället för det, hvars afsändande på grund af hindret inhiberats, dock under förutsättning, att hvarken fartygets eller andra befraktares intressen härigenom trädas för nära. Det fordras alltså:

1:o att befraktaren före lastningstidens utgång anmäler sig vilja i stället inlasta annat gods;

2:o att detta lika beqvämt som det förra kan föras å fartyget;

3:o att det utan uppehåll aflemnas;

4:o att befälhafvaren af befraktaren njuter ersättning efter pröfning af skiljemän ej mindre för den ökade kostnad, som för godsets inlastning må uppkomma, än äfven för öfverliggedagar och för skada och förlust på grund af dröjsmål utöfver lastningstiden; samt

5:o att, om flere befraktat fartyget, hvar till sin del, fartyget icke må för intagande af annat gods utan

---

[1] Se s. 25 ff.

samtliga befraktares medgifvande uppehållas utöfver lastningstiden.[1]

Såväl 1864 års sjöl. § 119 som sjöl. af 1891 § 161 låta sina resp. stadganden om parternas rätt att häfva aftalet på grund af hinder af högre hand gälla äfven för det fall, att hindret inträffar, *efter det fartyget lemnat den hamn, der resan börjat;* men skilnaden är, att i detta fall beräknas *afståndsfrakt* efter de grunder, som sjölagarne bestämma.[2]

Sjöl. af 1864 innehåller icke för den händelse, hvarom nu är fråga, något stadgande om skyldighet för befälhafvare att sörja för lasten, när fraktslutet häfves. Såvida befraktaren är den, som uppsäger fraktslutet, lärer han ock vara i tillfälle vidtaga nödiga åtgärder, men om det är befälhafvaren, som häfver aftalet, torde det böra åligga honom att bevaka lastegarens bästa, till dess denne hinner meddela erforderlig föreskrift.[3] Detta följer af befälhafvarens egenskap af *negotiorum gestor* och är uttryckligen föreskrifvet i nya sjölagen (§ 161).

Samma § stadgar slutligen, att den fördelning af kostnaden för uppehåll, som eljest i enlighet med reglerna för gemensamt haveri utslås på fartyg, frakt och last, ej bör ega rum i afseende på kostnad, som *efter* häfvandet uppkommer, hvilket har sin förklaring deruti, att all grund för kostnadens gemensamma utgörande upphör på samma gång som gemensamheten sjelf.

---

[1] Nya sjöl. § 159 st. 2.

[2] Se ofvan s. 13.

[3] Jmf. Sjölagskommitténs betänkande, Motiv s. 121.

Återstår att behandla reglerna om häfvande af fraktaftal

B. I fråga om passagerarebefraktning.

Detta slags befraktning har hos oss relativt obetydligt varit föremål för lagstiftarens uppmärksamhet. I den mån uttryckliga bestämmelser saknas, måste man hemta ledning dels af allmänna rättsgrundsatser, dels ock af de för godsbefraktning gällande reglerna, så vidt de olika rättsförhållandenas beskaffenhet tillåta en analog tillämpning.

Regler om häfvande af aftal rörande passagerarebefraktning förekomma emellertid hos oss i åtskilliga speciallagar äfven utanför sjölagarne. Så t. ex. i Regl. för trafiken på statens jernvägar den 4 april 1862 § 14, för hvars innehåll här ofvan redogjorts,[1] och vidare i K. stadgan ang. skjutsväsendet d. 31 maj 1878, som berättigar *dels* den resande att utan ersättning återkalla gjord skjutsbeställning, om återkallandet sker tidigare än två timmar före den för skjutsens inställande bestämda tid, *dels ock* den skjutsande att anse aftalet häfdt, om den resande ej inom fyra timmar från samma tid gör bruk af beställningen; äfvensom fastställer den ersättning, som, då skjutsen icke begagnas, skall af den resande erläggas i de fall, då han icke, enligt hvad ofvan är nämdt, befrias från skjutsafgift.[2]

---

[1] Se s. 8.

[2] § 35: "Skjutsande vare skyldig att under fyra timmar från den för skjutsens inställande bestämda tid afvakta resans anträdande; skolande den skjutsande vara berättigad att för

Hvad nu angår sjölagarne, med hvilka vi här förnämligast hafva att skaffa, så innehålla äfven de några hithörande stadganden, till hvilka vi nu öfvergå.

Sålunda heter det i § 123 mom. 1 af 1864 års sjölag, att om, efter aftal angående befordring af viss person, *fartyget under resan förgås*, eller ock de fall inträffa, hvilka i 118 § omförmälas,[1] aftalet skall vara *utan ersättning å någondera sidan förfallet*, dock med skyldighet för passagerarne att betala distansfrakt, då någon del af resan blifvit tillryggalagd. I nya sjölagen är redaktionen af motsvarande lagrum något olika. Det heter här, att berörda resultat inträder, "der sådant hinder för resan inträffar, som i 159 och 160 § sägs", alltså, om fartygets resa hindras genom åtgärd af högre hand, eller om fartyget går förloradt eller förklaras icke vara iståndsättligt. Någon skilnad göres icke, vare sig den ena eller andra af dessa händelser inträffar före eller under resan, utom hvad angår skyldigheten att

---

hvarje full timme, som af den sålunda stadgade väntningstiden förflyter efter det skjutsen å utsatt tid varit att tillgå, i väntningspengar erhålla 50 öre för hvarje häst." § 39: "Då resande gjord skjutsbeställning återkallar, skall, om återkallandet sker senare än två timmar före den för skjutsens inställande bestämda tid, den skjutsande vara berättigad att af den resande för besvär och tidsspillan erhålla ersättning med 50 öre för hvarje bestäld häst. Är betingad skjuts inställd vid den resandes hemvist eller annat hemtningsställe, men skjutsen icke af den resande begagnas, ege den skjutsande att för färden dit åtnjuta lega i förhållande till väglängden deremellan och skjutsanstalten, från hvilken skjutsen utgått, dock icke med mindre belopp än 50 öre för hvarje inställd häst."

[1] Se ofvan s. 37—38.

gälda afståndsfrakt. Om rättmätigheten eller orättmätigheten af en dylik afgift utan hänsyn till det gagn, befraktaren får af den afbrutna resan, hafva vi förut yttrat oss, på samma gång vi påpekat, att reglen om afståndsfrakt ej gerna kan tillämpas på icke sjörättsliga förhållanden.[1]

Då fråga är om godstrafik, och fartygets resa hindras genom åtgärd af högre hand, så som i nya sjölagen § 159 omförmäles, låter lagen fraktaftalets upphörande vara beroende af uttryckligt tillkännagifvande från den ene eller andre kontrahentens sida. Men *här*, då det gäller persontrafik, skall aftalet under i öfrigt samma förutsättning *ipso jure* förfalla — en inkonseqvens, hvilken, på sätt man icke utan skäl framhållit, i sina verkningar stundom kan vara stridande mot parternas eget intresse.

Det säger sig sjelf, att passagerare, som utan laga förfall försummar att å utsatt tid infinna sig om bord och till följd deraf icke kommer att medfölja fartyget eller utan giltigt skäl afbryter resan, måste betala hela den öfverenskomna afgiften. Skulle han åter före resans anträdande af laga förfall blifva hindrad att företaga den eller möjligen aflida, så äro han eller hans arfvingar derför icke helt och hållet befriade från all skyldighet gent emot medkontrahenten, utan måste betala *half* passagerareafgift;[2] ja, enligt nya sjölagen (loc. cit.) beviljas denna minskning i afgiften endast, om hindret *anmäles före fartygets afgång*. I motsatt

---

[1] Se ofvan s. 12 ff.

[2] Sjöl. 1864 § 122; nya sjöl. § 169.

fall måste full afgift erläggas. Och om passagerare *efter* resans anträdande dör eller af laga förfall hindras från dess fullbordan, så anses hela passagerareafgiften till betalning förfallen. Ett uttryckligt stadgande härom finnes i 1864 års sjölag (loc. cit.), och af nya sjölagen § 169 framgår med all önskvärd tydlighet detsamma.[1] Dessa till stor del från allmänna rättsgrundsatser afvikande bestämmelser hafva i någon mån sin förebild i tyska handelslagboken art. 668[2] och torde liksom detta lagrum hvila på "Zweckmässigkeitsrücksichten". De utgöra en af lagen på förhand gjord beräkning af fraktförarens skäliga befunna anspråk med särskild hänsyn till de utlägg, som han i reglen i följd af aftalet och för medkontrahentens skull måst vidkännas. Emellertid gifves det åtminstone *ett* undantag från berörda bestämmelser. Så heter det i K. F. om utvandrares fortskaffande till främmande verldsdel den 4 Juni 1884 § 8, att om utvandrare insjuknar, så att han icke utan fara för eget lif eller allmänna helsotillståndet bland öfriga utvandrare kan vid afgångstiden afresa från riket, han, äfvensom de medlemmar af hans familj,

---

[1] Jemf. deremot finska sjölagen § 105: "Åtföljer han (passageraren) fartyget, men kan ej resan dermed fullfölja, vare ej pligtig att betala afgift för den återstående vägen."

[2] "Wenn der Reisende vor dem Antritt der Reise den Rücktritt von dem Ueberfahrtsvertrage erklärt, oder stirbt, oder durch Krankheit oder einen anderen in seiner Person sich ereignenden Zufall zurückzubleiben genöthigt wird, so ist nur die Hälfte des Ueberfahrtsgeldes zu zahlen.

Wenn nach Antritt der Reise der Rücktritt erklärt vird oder einer der erwähnten Zufälle sich ereignet, so ist das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen."

hvilka skolat åtfölja honom, men nu vilja qvarblifva, ega att efter afdrag af så stort belopp, som kan anses motsvara åtnjutet herberge och underhåll under tiden, återbekomma erlagd afgift för resan. Hvad som i öfrigt skall anses som laga förfall för passagerare, får bero på pröfning *in casu*, men det står i full öfverensstämmelse med sjölagarnes grundsatser, om man härvid uppställer såsom regel, att de omständigheter, som skola tjena passageraren till laga ursäkt, måste vara sådana, att det icke berott på honom att afvända dem.

Våra sjölagar förbigå med tystnad frågan, huruvida passagerare, som bryter fraktaftalet, och af sådan anledning skall erlägga full passagerareafgift, kan befrias från eller åtnjuta lindring i sin betalningsskyldighet, då skepparen erhåller annan passagerare i stället. Om analogi från reglerna om godsbefraktning här är tillåten, så skall enligt 1864 års sjölag betalningsfrihet inträda, då bortfraktaren erhåller annan passagerareafgift i stället, och enligt 1891 års sjölag hälften af den betingade nya passagerareafgiften gå i afdrag å skulden; hvarförutom alltid passagerare, som, oaktadt han ej medföljer fartyget, har att gälda full afgift, borde åtnjuta afdrag derå för de särskilda utgifter, hvilka af sådan anledning besparas bortfraktaren. Billigheten talar för en dylik anordning, äfven om praktiska svårigheter någon gång skulle ställa sig i vägen för dess tillämplighet.

Nyss anförda K. F. den 4 Juni 1884 § 7 innehåller det stadgandet, att utvandrare, hvilkens resa från afgångsorten i riket utan hans förvållande *fördröjes* utöfver den i kontraktet bestämda dag, skall under tiden

genom vederbörande agents försorg förses med nödigt herberge och tillräcklig kost, såvida utvandraren icke i stället åtnöjes med den ersättning i penningar, som kan erbjudas. Om någon rätt för utvandraren att häfva aftalet i detta fall mot återbekommande af erlagd afgift för resan talas deremot icke. Våra sjölagar innehålla i berörda afseende intet stadgande. Enligt allmänna rättsgrunder borde passagerare, som betingat sig plats å fartyg, vara berättigad att häfva aftalet om dröjsmålet är af väsentligare inflytande på resans ändamål — hvilket ej sällan torda kunna presumeras — samt, om resans inställelse eller uppehåll är att tillskrifva orsaker, för hvilka bortfraktaren står i ansvar, fordra ersättning för liden skada.[1] En analog tillämpning af 1864 års sjölag § 93 och nya sjöl. § 111 leder till liknande och för bortfraktaren än strängare resultat. Passageraren skulle neml. hafva ovilkorlig rätt, att, om resan ej på bestämd tid anträdes, häfva aftalet. Reglerna om skadeersättning åt passageraren blifva i alla händelser de nyss anförda, äfven om den i berörda lagrum föreskrifna proceduren med skiljemän här icke bör eller behöfver användas.

[1] Jemf. Lang, Finlands sjörätt I 1890 s. 494.