

Tillträde till Rotterdamreglerna

Betänkande av 2016 års sjölagsutredning

Stockholm 2018



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2018:60

SOU och Ds kan köpas från Norstedts Juridiks kundservice.
Beställningsadress: Norstedts Juridik, Kundservice, 106 47 Stockholm
Ordertelefon: 08-598 191 90
E-post: kundservice@nj.se
Webbadress: www.nj.se/offentligapublikationer

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Norstedts Juridik AB
på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Svara på remiss – hur och varför

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).

En kort handledning för dem som ska svara på remiss.

Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remisser

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2018

ISBN 978-91-38-24844-7

ISSN 0375-250X

Till statsrådet Heléne Fritzon

Regeringen bemyndigade den 22 december 2016 chefen för Justitiedepartementet att uppdra åt en särskild utredare att lämna ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda Förenta Nationernas konvention om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss, de s.k. Rotterdamreglerna, och lämna ett förslag till ställningstagande. Om utredningen föreslår att Sverige ska tillträda Rotterdamreglerna, ska utredningen också ange när det bör ske. I uppdraget ingår även att föreslå de lagändringar som behövs eller i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde.

Samma dag förordnade statsrådet Morgan Johansson justitierådet Svante O. Johansson som särskild utredare.

Regeringen beslutade den 7 december 2017 tilläggsdirektiv om förlängd tid för uppdraget.

Den 26 januari 2017 förordnades som experter i utredningen verkställande direktören Göran Arkler, utredaren Christina Berlin, departementssekreteraren Louise Berlin, advokaten Stefan Brocker, advokaten och biträdande dispasschören Paula Bäckdén, bankjuristen Johan Damell, arbetsrättsjuristen Kajsa Eldin, policyrådgivaren Gustaf Engstrand, kanslirådet Mikael Hjort, inköpschefen Anne Lexelius, professorn Johan Schelin, advokaten Jörgen Sköld, försäkringsjuristen Mikaela Tamm, fraktdirektören Harri Tamminen och chefsjuristen Petra Åhlström.

Den 16 juni 2017 entledigades Johan Damell och Mikaela Tamm som experter i utredningen. Från och med samma dag förordnades bolagsjuristen Cristina Rooth och försäkringsjuristen Ann-Charlotte Zervens som experter.

Den 22 januari 2018 entledigades Ann-Charlotte Zervens som expert i utredningen. Samma dag förordnades Mikaela Tamm åter som expert.

Den 12 mars 2018 entledigades Kajsa Eldin som expert i utredningen. Samma dag förordnades branschchefen Christine Hanefalk som expert.

Den 1 juni 2018 entledigades Christina Berlin som expert i utredningen.

Hovrättsassessorn Alexander Nilsson har varit utredningens sekreterare från den 1 februari 2017.

Utredningen har antagit namnet 2016 års sjölagsutredning.

Utredningen överlämnar nu betänkandet Tillträde till Rotterdamreglerna (SOU 2018:60). Härmed är utredningens uppdrag slutfört.

Stockholm i augusti 2018

Svante O. Johansson

/Alexander Nilsson

Innehåll

Förkortningar	13
Sammanfattning	15
Summary	21
1 Författningsförslag	27
1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	27
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.....	87
1.3 Förslag till lag om ändring i köplagen (1990:931).....	89
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling.....	90
1.5 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1904:12 s. 3) angående vad till svenska handels och sjöfartens betryggande under krig mellan främmande makter bör iakttagas m.m.....	92
1.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1956:413) om klassificering av kött.....	93
2 Inledning	95
2.1 Uppdraget.....	95
2.2 Utredningens arbete.....	96

3	Några utvecklingslinjer beträffande regleringen av styckegods till sjöss.....	97
3.1	Den internationella regleringen.....	97
3.1.1	Inledning.....	97
3.1.2	Haagreglerna	98
3.1.3	Visbyprotokollet	99
3.1.4	Hamburgreglerna	100
3.1.5	1980 års konvention om internationella multimodala godstransporter	101
3.1.6	1991 års terminaloperatörskonvention.....	101
3.1.7	Rotterdamsreglernas framväxt och arbetet inom UNICTRAL.....	101
3.2	Den svenska konventionsgrundade lagstiftningen.....	102
3.2.1	1936 års sjölagsändringar	102
3.2.2	1973 års sjölagsändringar	102
3.2.3	1994 års sjölag.....	103
4	Den nuvarande svenska regleringen	105
4.1	Allmänt.....	105
4.2	Parterna i ett transportavtal	106
4.3	Transportdokument	106
4.3.1	Inledning.....	106
4.3.2	Konossementet.....	107
4.3.3	Sjöfraktsedel	108
4.3.4	Elektroniska transportdokument.....	109
4.4	Transportörens ansvar.....	109
4.5	Beräkning av skada	111
4.6	Undertransportör	111
4.7	Befraktning av fartyg.....	112
4.8	Tillämpning av 13 kap. sjölagen när konossement utfärdas under ett certeparti	112

5	Det nordiska samarbetet inom sjörettens område	115
5.1	Tidigare samarbete	115
5.2	Rotterdamreglerna	115
6	Rotterdamreglerna – en översikt	117
6.1	Kapitel 1 – Allmänna bestämmelser.....	117
6.2	Kapitel 2 – Bestämmelsernas tillämpningsområde.....	117
6.3	Kapitel 3 – Elektronisk transportdokumentation.....	118
6.4	Kapitel 4 – Transportörens skyldigheter.....	118
6.5	Kapitel 5 – Transportörens ansvar för förlust, skada och dröjsmål	118
6.6	Kapitel 6 – Bestämmelser om särskilda transportsträckor	118
6.7	Kapitel 7 – Avsändarens skyldigheter mot transportören	119
6.8	Kapitel 8 – Transportdokument och elektronisk transportdokumentation	119
6.9	Kapitel 9 – Utlämning av godset.....	119
6.10	Kapitel 10 – Förfoganderätt	119
6.11	Kapitel 11 – Överföring av rättigheter	120
6.12	Kapitel 12 – Ansvarsbegränsningar.....	120
6.13	Kapitel 13 – Preskription.....	120
6.14	Kapitel 14 – Domstols behörighet.....	120
6.15	Kapitel 15 – Skiljeförfarande	120
6.16	Kapitel 16 – Avtalsvilkors giltighet.....	121
6.17	Kapitel 17 – Frågor som inte behandlas i konventionen	121
6.18	Kapitel 18 – Konventionens huvudman	121

7	Tillträde till Rotterdamreglerna.....	123
7.1	Behovet av en reform	123
7.2	Norges och Danmarks överväganden i fråga om tillträde till Rotterdamreglerna.....	125
7.3	Tidpunkten för ett norskt respektive danskt tillträde.....	126
7.4	Skälen för ett svenskt tillträde	126
7.4.1	Inledande överväganden	126
7.4.2	En enhetlig internationell reglering	127
7.4.3	Tidpunkten för ett tillträde	128
7.5	Uppsägning av Haag-Visbyreglerna och SDR-protokollet	129
7.6	Förhållandet till andra transporträttsliga konventioner.....	129
8	Införlivande av Rotterdamreglerna i svensk rätt	133
8.1	Metoder för införlivande av internationella överenskommelser i svensk rätt.....	133
8.2	Rotterdamreglerna införlivas genom transformering	135
8.3	Lagtextens närmare utformning	136
9	Lagval, tillämpningsområde och tvingande regler.....	139
9.1	Inledning	139
9.2	Bakgrund till lagvalsfrågorna	139
9.2.1	Lagvalsreglerna i Rom I-förordningen	139
9.2.2	Sjölagens anpassning till Rom I-förordningen....	140
9.3	Den nuvarande tvingande regleringen.....	142
9.4	Förhållandet mellan Rotterdamreglerna och Rom I-förordningen.....	143
9.5	Tillämpningsområdet för den föreslagna regleringen	144
9.6	I vilken utsträckning bör den föreslagna regleringen vara tvingande?	146
9.7	Ändringar i 14 kap. sjölagen.....	148

10	Domstols behörighet och skiljeförfarande	149
10.1	Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet och skiljeförfaranden	149
10.2	Regleringen i sjölagen	150
10.2.1	Domstols behörighet.....	150
10.2.2	Skiljeförfarande.....	151
10.3	Bryssel I-förordningen, Brysselkonventionen och Luganokonventionen.....	152
10.4	Förslaget till ny reglering	154
10.4.1	Vidareföring av de gällande bestämmelserna	154
10.4.2	Kompletterande bestämmelser som bygger på Rotterdamreglerna.....	155
11	Transportdokument.....	157
11.1	Regleringen i sjölagen	157
11.2	Transportdokument i Rotterdamreglerna.....	157
11.2.1	Negotiabla transportdokument	158
11.2.2	Transportdokument som inte är negotiabla	159
11.2.3	Elektroniska transportdokument	159
11.3	Vidareföring av vissa bestämmelser	160
11.4	Förvärv av konossement i god tro och stoppningsrätt.....	161
11.5	Utmönstring av begreppet konossement	163
12	Gemensamt haveri.....	165
12.1	Introduktion till bestämmelserna om gemensamt haveri...	165
12.2	Bestämmelserna i 17 kap. sjölagen	167
12.3	York-Antwerpenreglerna 2016	167
12.4	Sjölagen bör hänvisa till York-Antwerpenreglerna 2016...	168

13	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	169
13.1	Ikraftträdande	169
13.2	Övergångsbestämmelser	170
14	Förslagets konsekvenser.....	171
14.1	Inledning	171
14.2	Rotterdamreglerna.....	171
14.3	York-Antwerpenreglerna 2016.....	173
15	Författningskommentar	175
15.1	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	175
15.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg	312
15.3	Förslaget till lag om ändring i köplagen (1990:931).....	313
15.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling	314
15.5	Förslaget till förordning om ändring i kungörelsen (1904:12 s. 3) angående vad till svenska handelns och sjöfartens betryggande under krig mellan främmande makter bör iakttagas m.m.	316
15.6	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1956:413) om klassificering av kött	317
Bilagor		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2016:113.....	319
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2017:121.....	327
Bilaga 3	Rotterdamreglerna (engelsk konventionstext med svensk översättning)	329
Bilaga 4	Statuslista för Rotterdamreglerna	425

Bilaga 5	Jämförelsetabell 1: Rotterdamreglerna jämfört med utredningens lagförslag	427
Bilaga 6	Jämförelsetabell 2: Utredningens lagförslag jämfört med Rotterdamreglerna och nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen	433
Bilaga 7	Nuvarande 13 kap. sjölagen.....	439
Bilaga 8	Jämförelse mellan 1994 och 2016 års York-Antwerpenregler	463
Bilaga 9	York-Antwerpenreglerna 2016	487

Förkortningar

Atenförordningen	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss
Atenkonventionen	2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods
ADR	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
CISG	Förenta nationernas konvention den 11 april 1980 angående avtal om internationella köp av varor
CMR	Konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg
COTIF 1980	Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980
COTIF/CIM 1999	Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF) och bilaga B till fördraget (CIM)
CMI	Internationella sjörättskommittén
EU	Europeiska unionen

FIO	Free In and Out
FIOS	Free In and Out Stowed
FN	Förenta Nationerna
FOB	Free On Board
Haagreglerna	1924 års internationella konvention för förenhetligandet av vissa regler avseende konossement
Haag-Visbyreglerna	1924 års internationella konvention för förenhetligandet av vissa regler avseende konossement, med tillhörande ändringsprotokoll från år 1968
Hamburgreglerna	Förenta nationernas konvention avseende transport av gods till sjöss (1978)
IMDG-koden	Den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss enligt kapitel VII i 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS)
LIBOR	London Interbank Offered Rate
Montrealkonventionen	Konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter
NOU	Norges offentliga utredningar
Prop.	Proposition
SDR	Särskilda dragningsrätter
SDR-protokollet	1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna
SOU	Statens offentliga utredningar
UNCITRAL	FN:s kommission för internationell handelsrätt
UNCTAD	FN:s konferens för handel och utveckling
Visbyreglerna	1968 års ändringsprotokoll till Haagreglerna

Sammanfattning

Utredningens förslag

Utredningen tar i betänkandet fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda Förenta Nationernas konvention om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss av den 11 december 2008 (Rotterdamreglerna). Utredningen lämnar i betänkandet också förslag till de författningsändringar i sjölagen som behövs för ett sådant tillträde. Utredningen lämnar även förslag till följdändringar i andra lagar, bl.a. köplagen.

Utredningen föreslår slutligen att sjölagens hänvisning i bestämmelserna om gemensamt haveri ska avse York-Antwerpenreglerna 2016 i stället för 1994 års lydelse av reglerna.

Tillträde till Rotterdamreglerna

Den nuvarande regleringen

De svenska bestämmelserna om transport av styckegods till sjöss finns i 13 kap. sjölagen. Bestämmelserna bygger på 1924 års internationella konvention för förenhetligandet av vissa regler avseende konossement, med tillhörande ändringsprotokoll från år 1968 (Haag-Visbyreglerna) och Förenta Nationernas konvention avseende transport av gods till sjöss från år 1978 (Hamburgreglerna).

Rotterdamreglerna

Rotterdamreglerna är den senaste konventionen inom sjötransporternas område. Konventionen har undertecknats av 25 stater, däribland Sverige. Den har emellertid inte trätt i kraft. Tillräckligt många stater har ännu inte tillträtt konventionen.

Avsikten med Rotterdamreglerna är att skapa en modern och enhetlig reglering av internationella godstransporter till sjöss. Konventionen reglerar som utgångspunkt samtliga typer av sjötransportavtal med undantag för avtal om befraktning av fartyg eller del av ett fartyg. Rotterdamreglernas bestämmelser tillämpas inte enbart på sjötransporter utan också i fråga om anslutande transporter. Genom att även reglera anslutande transporter skapas en större förutsägbarhet om vilket ansvaret är för förlust av och skador på godset som inträffar i anslutning till sjötransporten. Rotterdamreglerna inrymmer även en ökad helhetssyn på sjötransportavtalet som en form av samarbete mellan avsändaren och transportören. Vidare innebär Rotterdamreglerna större möjligheter än dagens regler för parterna att själva bestämma villkoren för deras mellanhavanden. Rotterdamreglerna får också antas bidra till en ökad enhetlighet av det internationella regelverket genom att stater som tillträder konventionen ska säga upp Haag-Visbyreglerna respektive Hamburgreglerna. Detta medför att dessa regler gradvis kan fasas ut i takt med att fler länder tillträder Rotterdamreglerna.

Tillträdesfrågan

Utredningen är positiv till den modernisering av det internationella regelverket som Rotterdamreglerna innebär. I jämförelse med den nuvarande svenska regleringen utgör emellertid inte moderniseringen ett tillräckligt starkt skäl för ett svenskt tillträde till reglerna. Avgörande för tillträdesfrågan är i stället möjligheten att genom Rotterdamreglerna skapa en, ur ett internationellt perspektiv, enhetlig reglering. En förutsättning för att Rotterdamreglerna ska bidra till en större enhetlighet är dock att anslutningen till reglerna blir bred. Ett svenskt tillträde måste därför betraktas ur ett internationellt perspektiv. Avgörande i den frågan är hur andra handelspolitiskt viktiga

länder väljer att agera i förhållande till Rotterdamreglerna. Ett tillträde bör enligt utredningen ske först när det står klart att Rotterdamreglerna kommer att få en förhållandevis vidsträckt anslutning.

Efter ett tillträde till Rotterdamreglerna kommer Sverige att vara folkrättsligt förpliktat att tillämpa Rotterdamreglernas bestämmelser på transportavtal som faller inom konventionens tillämpningsområde, dock under förutsättning att svensk lag är tillämplig. Enligt utredningens bedömning utgör därför inte unionsrättsliga lagvalsregler hinder mot att Sverige tillträder Rotterdamreglerna.

Införlivande av Rotterdamreglerna i svensk rätt

Utredningen föreslår att Rotterdamreglerna omarbetas till svensk författningstext och förs in i sjölagen som ett nytt 13 kap. Samtidigt ska nuvarande 13 kap. upphöra att gälla. Utredningen föreslår även att vissa bestämmelser i nuvarande 13 kap. som saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna vidareförs till det nya 13 kap.

Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet och skiljeförfaranden

Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser om domstols behörighet och skiljeförfaranden. Bestämmelserna återfinns i kapitel 14 och 15 i Rotterdamreglerna.

En tillämpning av Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet kräver en särskild förklaring från den tillträdande staten (se artikel 74). En stat kan också efter en särskild förklaring förbinda sig att tillämpa Rotterdamreglernas bestämmelser om skiljeförfarande (se artikel 78).

Utredningen har stannat för att Sverige bör avstå från att lämna förklaring till att bli bunden av bestämmelserna i kapitel 14 och 15. Utredningen förespråkar i stället en reglering som bygger på den nuvarande regleringen av domstols behörighet och skiljeförfarande, dock med viss anpassning till Rotterdamreglerna. Vid utformningen av bestämmelserna har hänsyn tagits till den EU-rättsliga regleringen på området.

Tillämpningsområdet för den nya regleringen

Utredningen föreslår att regleringen av styckegodstransporter ska vara tillämplig på såväl avtal om inrikes sjötransport av gods som avtal om transport av gods som faller inom Rotterdamreglernas tillämpningsområde samt på avtal om transport av gods i s.k. fri fart, dvs. utrikes transport som faller utanför Rotterdamreglernas område. Tillämpningsområdet för avtal om transport av gods i utrikes fart bör formuleras med utgångspunkt i att Rotterdamreglerna är tillämpliga på både avtal om transport av gods helt till sjöss och avtal om transport av gods delvis till sjöss. I inrikes fart bör regleringen bara omfatta avtal om transport av gods helt till sjöss.

Tvingande regler

Den föreslagna regleringen ska, utan begränsning av vilken geografisk fart det är fråga om, vara tvingande. Detta skiljer sig från gällande rätt. I dag är 13 kap. dispositivt i vissa fall av fri fart. Ändringen innebär en regelförenkling och bidrar till att skapa enhetliga regler.

Utredningen gör bedömningen att de tvingande bestämmelserna i Rotterdamreglerna är av grundläggande betydelse för att skydda lastägaren som den i avtalsrelationen svagare parten och för den ekonomiska strukturen inom sjöfarten i Sverige. De tvingande styckegodsreglerna bör därför få genomslag i konventionsfart, såvida inte parterna har kommit överens om att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat, och i inrikes fart i Sverige även när ett annat lands lag i övrigt gäller för avtalet. Bedömningen har betydelse i förhållande till unionsrättens lagvalsregler. Bedömningen överensstämmer med den bedömning som gäller i dag ifråga om räckvidden av de tvingande reglerna i nuvarande 13 kap. sjölagen.

Transportdokument

I Rotterdamreglerna förekommer inte begreppet konossement. I stället används begreppet negotiabelt transportdokument. Med negotiabelt transportdokument avses ett transportdokument som genom orden ”till order”, ”negotiabelt” eller annan motsvarande formulering, medför att godset är bestämt till avsändaren eller order, mottagaren eller

order eller innehavaren och som inte uttryckligen anges vara icke till order eller icke-negotiabelt.

Mot bakgrund av den nya terminologin i Rotterdamreglerna föreslår utredningen att begreppet konossement utmönstras ur såväl sjölagen som ur andra författningar.

Gemensamt haveri

Institutet gemensamt haveri bygger på tanken om ett gemensamt intresse mellan fartyg, frakt och last, nämligen att komma säkert till destinationsorten. Kärnan i institutet är att fördela kostnader som uppkommit för att rädda värden från en gemensam fara. Principerna finns upptagna i det regelverk som kallas York-Antwerpenreglerna.

I två avseenden hänvisar sjölagen till York-Antwerpenreglerna. Reglerna är tillämpliga i fråga om innebörden av gemensamt haveri och om haveriets fördelning på fartyg, frakt och last. Parterna är dock fria att avtala om en annan ordning. Efter lagändringar år 1995 hänvisar sjölagen till en version av reglerna som är från år 1994.

Sedan år 1994 har York-Antwerpenreglerna uppdaterats vid två tillfällen. Den senaste versionen är från år 2016 och har fått ett positivt bemötande. Det positiva bemötandet ger fog för uppfattningen att 2016 års regler kommer att användas också bland svenska intressenter. Det finns därför grund för att från svensk sida uppdatera hänvisningen till York-Antwerpenreglerna. Sedan hänvisningen i sjölagen ändrats kan regeringen ge till känna lydelsen av York-Antwerpenreglerna 2016.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Den del av utredningens förslag som innebär att hänvisningen till York-Antwerpenreglerna ändras är självständig i förhållande till Rotterdamreglerna. Utredningen föreslår att regeringen går vidare med det förslaget oavsett vad som sker i fråga om Rotterdamreglerna. Utredningen föreslår att lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2019.

Utredningen har förespråkat att Sverige ska tillträda Rotterdamreglerna när det står klart att de kommer att få en förhållandevis vidsträckt anslutning. Utredningens förslag till lagändringar i den

delen förutsätter ett tillträde till Rotterdamreglerna. Eftersom det inte går att förutse när eller om Sverige kommer att tillträda konventionen föreslår utredningen att övriga bestämmelser ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet föreslår utredningen att äldre bestämmelser ska tillämpas. Utredningen bedömer att det inte krävs några övergångsbestämmelser i övrigt.

Summary

The Inquiry's proposals

In its report, the Inquiry presents background material for assessing whether Sweden should accede to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea of 11 December 2008 (Rotterdam Rules). The Inquiry also presents proposals for the legislative amendments to the Swedish Maritime Code that such an accession requires. Moreover, the Inquiry presents consequential amendments to other acts, including the Sale of Goods Act.

Finally, the Inquiry proposes that the reference in the Swedish Maritime Code's provisions on general average should refer to the York-Antwerp Rules 2016 instead of the York-Antwerp Rules 1994.

Accession to the Rotterdam Rules

The current regulations

The Swedish provisions on the carriage of goods by sea are found in Chapter 13 of the Swedish Maritime Code. These provisions are based on the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading from 1924 with the amending protocol from 1968 (Hague-Visby Rules) and the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea from 1978 (Hamburg Rules).

Rotterdam Rules

The Rotterdam Rules are the most recent convention in the area of maritime transport. The Convention has been signed by 25 States, including Sweden. However, it has not yet entered into force. A sufficient number of States have not yet acceded to the Convention.

The Rotterdam Rules aim at creating a modern and uniform regulation of international carriage of goods by sea. The provisions of the Rotterdam Rules not only apply to maritime transport but also to connecting transports. By regulating connecting transports as well, greater predictability is created regarding liability for loss of or damage to the goods that occurs in connection with maritime transport. The Rotterdam Rules also include a more holistic view of the maritime transport agreement as a form of cooperation between the shipper and the carrier. In addition, the Rotterdam Rules provide greater opportunities than at present for the parties to themselves determine the terms and conditions for their dealings. It can also be assumed that the Rotterdam Rules contribute to greater uniformity of the international regulatory framework, as States that accede to the Convention are to denounce the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules. This means that these rules can gradually be phased out as more countries accede to the Rotterdam Rules.

Issue of accession

The Inquiry is positive to the modernisation of the international regulatory framework that the Rotterdam Rules entail. However, in comparison with the current Swedish regulations, this modernisation does not constitute a sufficiently strong ground for Sweden to accede to the Rules. Instead, the crucial issue regarding accession is the opportunity that the Rotterdam Rules presents to create a uniform regulation, viewed from an international perspective. However, for the Rotterdam Rules to contribute to greater uniformity, accession to them must be broad. A Swedish accession must therefore be considered from an international perspective. A crucial matter in this issue is how other countries of importance in terms of trading choose to act in relation to the Rotterdam Rules. The Inquiry considers that Sweden should not accede until it is clear that accession to the Rotterdam Rules is relatively broad.

After acceding to the Rotterdam Rules, Sweden will be bound under international law to apply the provisions of the Rotterdam Rules on transport agreements that come under the scope of the Convention. This, however, is on condition that Swedish law applies. The Inquiry therefore considers that EU conflict-of-law rules do not constitute an obstacle to Sweden acceding to the Rotterdam Rules.

Transposition of the Rotterdam Rules into Swedish law

The Inquiry proposes that the method of transposing the Rotterdam Rules into Swedish law should be transformation. Therefore, the Inquiry proposes recasting the Rotterdam Rules as Swedish legislative text and entering this into the Swedish Maritime Code as a new Chapter 13. At the same time, the current Chapter 13 will cease to apply.

The Inquiry also proposes that certain provisions of the current Chapter 13 which lack equivalents in the Rotterdam Rules be included in the new Chapter 13.

Rotterdam Rules' provisions on jurisdiction and arbitration

The Rotterdam Rules contain provisions on jurisdiction and arbitration. These provisions are found in Chapters 14 and 15 of the Rotterdam Rules.

Application of the jurisdiction provisions requires a special declaration from the acceding State (see Article 74). Following a special declaration, a State can also commit itself to applying the provisions of the Rotterdam Rules on arbitration proceedings (see Article 78).

The Inquiry has concluded that Sweden should refrain from declaring that it will be bound by the provisions of Chapters 14 and 15. Instead, the Inquiry recommends a regulation based on the current regulations concerning jurisdiction and arbitration, although with certain adjustments to the Rotterdam Rules. When formulating the provisions, account was taken of the regulations under EU law.

Scope of the new regulations

The Inquiry proposes that the regulations concerning the carriage of goods should be applicable to both domestic maritime transports and transports that comes under the scope of the Rotterdam Rules, and international transports outside the scope of the Rotterdam Rules, except that the scope of international shipping should be formulated based on the Rotterdam Rules being applicable to both transports taking place wholly by sea and transports taking place partly by sea. Regarding domestic transports, the regulation should only cover carriage taking place wholly by sea.

Mandatory rules

The proposed regulations will be mandatory with no restrictions as to the geographic shipping concerned. This differs from applicable law. At present, the rules in Chapter 13 are optional regarding certain types of international transport outside the scope of the Haag-Visby rules. The amendment contributes to regulatory simplification and helps to create uniform rules.

The Inquiry considers that the mandatory provisions of the Rotterdam Rules are of fundamental importance for protecting cargo owners as the weaker party in the contractual relationship and for the economic structure of shipping in Sweden. The mandatory provisions should therefore be applicable on shipping under the Rotterdam Rules, unless the parties have agreed that the transport is to be governed by the law of another specified Contracting State and, regarding domestic transport in Sweden, also when another country's law otherwise applies to the agreement. This assessment is consistent with the assessment that currently applies regarding the scope of the mandatory rules in the current Chapter 13 of the Swedish Maritime Code.

Transport documents

The Rotterdam Rules does not use the term 'bill of lading'. Instead, the term 'negotiable transport document' is used. A negotiable transport document refers to a transport document that indicates, by

wording such as ‘to order’, ‘negotiable’, or other equivalent wording, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to the bearer, and is not explicitly stated as being ‘non-negotiable’ or ‘not negotiable’.

In light of the new terminology in the Rotterdam Rules, the Inquiry proposes that the term ‘bill of lading’ be removed from the Swedish Maritime Code and other legislation.

General average

The principle of general average is based on the idea of a common interest between vessel, freight and cargo, i.e. to arrive safely at the port of destination. The key element of the principle is to share the costs that arise in order to save the property from a common peril. This principle is set out in the York-Antwerp Rules.

The Swedish Maritime Code makes reference to the York-Antwerp Rules in two respects. The Rules are to apply with regard to the significance of the general average, and to the distribution of the general average between vessel, freight and cargo. However, the parties are free to agree on a different order. Following amendments in 1995, the Swedish Maritime Code refers to a version of the Rules from 1994.

The York-Antwerp Rules have been updated twice since 1994. The most recent version is from 2016 and has been well received. This positive reception supports the view that the 2016 version of the Rules will also be used by Swedish stakeholders. There is therefore a reason for Sweden to update the reference to the York-Antwerp Rules. Once the reference in the Swedish Maritime Code has been changed, the Government can announce that the wording of the York-Antwerp Rules 2016 applies.

Entry into force and transitional provisions

The part of the Inquiry’s proposals that entails changing the reference to the York-Antwerp Rules is independent in relation to the Rotterdam Rules. The Inquiry proposes that the Government move forward with this proposal regardless of what is decided concerning

the Rotterdam Rules. The Inquiry proposes that the legislative amendment enter into force on 1 July 2019.

The Inquiry has proposed that Sweden should not accede the Rotterdam Rules until it is clear that accession to the rules is relatively broad. The Inquiry's proposed legislative amendments in this part presuppose accession to the Rotterdam Rules. As it is not possible to predict when or if Sweden will accede to the Convention, the Inquiry proposes that the other provisions enter into force on the date determined by the Government.

Regarding agreements entered into prior to entry into force, the Inquiry proposes that older provisions are to be applied. The Inquiry does not consider that any other transitional provisions are necessary.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 13 kap. och 19 kap. 1 § ska upphöra att gälla,

dels att 3 kap. 43 §, 4 kap. 3 §, 10 kap. 10 §, 10 a kap. 10 §, 11 a kap. 19 §, 14 kap. 2, 5, 15, 16, 17, 18, 19, 25, 26, 27, 31, 50, 62, 63 och 71 §§, 15 kap. 5 och 30 §§ och 17 kap. 1, 5 och 6 §§ samt rubrikerna närmast före 14 kap. 5, 18 och 62 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 13 kap., och fem nya paragrafer, 19 kap. 1–5 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

43 §

Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1. fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som *skall* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §),

2. fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag har slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt en lastägars fordran på ersättning för gods som sålts för någon annan lastägars räkning, och

3. en transportörs eller bortfraktares fordran på grund av fraktavtalet om den kan göras gällande mot den som kräver att godset *skall* lämnas ut.

3. en transportörs eller bortfraktares fordran på grund av fraktavtalet om den kan göras gällande mot den som kräver att godset *ska* lämnas ut.

4 kap.

3 §

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses i detta kapitel ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på något annat sätt,

2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,

3. bärgning,

4. skeppslegoavtal,

5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, *konossement eller liknande,*

5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av ett certeparti *eller ett transportdokument,*

6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,

7. gemensamt haveri,

8. bodmeri,

9. bogsering,

10. lotsning,

11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,

12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,

13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,

14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avsändare, befraktare eller avlastare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,

15. tvist om äganderätten till ett fartyg,

16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,

17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

10 kap.

10 §¹

Om preskription av fordran på ersättning för en oljeskada finns bestämmelser i 19 kap. 1 §. Om preskription av fordran på ersättning för en oljeskada finns bestämmelser i 19 kap.

10 a kap.

10 §²

Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns i 19 kap. 1 §. Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns i 19 kap.

11 a kap.

19 §³

Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket finns i 19 kap. 1 §. Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket finns i 19 kap.

Föreslagen lydelse; för nuvarande lydelse se bilaga 7

13 kap. Om transport av gods

Inledande bestämmelser

Kapitlets innehåll

1 § Innehållet i detta kapitel är uppdelat enligt följande

- Inledande bestämmelser (1–6 §§)
- Avtalsvilkors giltighet (7–12 §§)
- Transportuppdragets utförande (13–22 §§)
- Transportörens skadeståndsansvar (23–43 §§)
- Hävningsrätt och transportavbrott (44–45 §§)

¹ Senaste lydelse 1995:1081.

² Senaste lydelse 2013:328.

³ Senaste lydelse 2017:722.

- Avsändarens skyldigheter och ansvar (46–56 §§)
- Transportdokument (57–68 §§)
- Utlämnande av godset (69–84 §§)
- Förfoganderätt över godset (85–92 §§)
- Överlåtelse av rättigheter samt krav på frakt och andra fordringar (93–95 §§)
- Tvister (96–106 §§)

Ordförklaringar

2 § I detta kapitel avses med

1. *Transportör*: Den som ingår avtal med en avsändare om transport av gods helt eller delvis till sjöss.

2. *Utförande part*: Annan än transportören som på begäran av transportören eller under transportörens tillsyn eller kontroll utför eller åtar sig att utföra någon av transportörens förpliktelser enligt transportavtalet beträffande mottagande, lastning, hantering, stuvning, transport, vård, lossning, eller utlämning av gods.

3. *Maritimt utförande part*: En utförande part i den utsträckning denne utför eller åtar sig att utföra någon del av transporten under perioden från det att godset ankommer till fartygets lastningshamn till dess att det lämnar lossningshamnen. En inlandstransportör är bara maritimt utförande part om denne utför eller åtar sig att utföra sina tjänster uteslutande inom ett hamnområde.

4. *Avsändare*: Den som ingår avtal med en transportör om transport av gods helt eller delvis till sjöss.

5. *Avsändare enligt dokument*: Annan än avsändaren som accepterar att anges som avsändare i transportdokumentet.

6. *Innehavare*:

a) Den som är i besittning av ett negotiabelt transportdokument, om dokumentet är ett orderdokument endosserat in blanco eller ett innehavardokument. Om dokumentet är ställt till order och inte är endosserat in blanco krävs även att den som är i besittning av det är angiven i dokumentet som avsändare eller mottagare eller är den till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endosserat).

b) Den till vilken ett negotiabelt transportdokument är utfärdat eller överfört enligt vad som framgår av villkor utfärdade enligt 58 § andra stycket, om dokumentet är utfärdat i elektronisk form.

7. *Mottagare*: Den som enligt ett transportavtal eller ett transportdokument är berättigad att få godset utlämnat till sig.

8. *Konventionen*: Förenta Nationernas konvention av den 11 december 2008 om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss (Rotterdamreglerna).

9. *Konventionsstat*: En stat som är bunden av konventionen.

10. *Konventionsfart*: Transport av gods helt eller delvis till sjöss enligt ett transportavtal, när enligt avtalet både godsets mottagnings- respektive utlämningsplats och sjötransportens lastnings- respektive lossningshamn ligger i skilda stater och någon av platserna eller hamnarna ligger i en konventionsstat.

Tillämpningsområde

3 § Detta kapitel är tillämpligt på avtal om sjötransport av gods. I utrikes fart är kapitlet tillämpligt även på avtal om transport av gods där den avtalade transporten endast delvis avser sjötransport.

Befraktning av fartyg

4 § Detta kapitel är inte tillämpligt på certepartier eller andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.

Utän hinder av första stycket ska kapitlet alltid tillämpas mellan en transportör och en mottagare, förfogandeberättigad eller innehavare som inte är ursprunglig part i ett certeparti eller ett annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.

Gemensamt haveri

5 § Detta kapitel ska inte tillämpas på villkor i transportavtalet avseende fördelning av gemensamt haveri.

Bestämmelserna i 23–43 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalat.

Bestämmelser om gemensamt haveri finns i 17 kap.

Elektronisk kommunikation

6 § När en bestämmelse i detta kapitel föreskriver krav på skriftlighet får det uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation, under förutsättning att både den som skickar och den som tar emot kommunikationen har samtyckt till sådan användning.

Avtalsvilkors giltighet*Tvingande regler*

7 § Ett villkor i ett transportavtal är ogiltigt om det

1. begränsar transportörens eller en maritimt utförande parts skyldigheter eller skadeståndsansvar enligt detta kapitel,
2. ger transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 § rätt till försäkringsersättning för godset,
3. begränsar eller utökar avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens eller avsändare enligt dokumentets skyldigheter eller skadeståndsansvar enligt detta kapitel, eller
4. avviker från 19 kap. 1 § första stycket 5 eller 2 eller 3 §§.

Vad som föreskrivs i första stycket gäller inte avvikelser från 15, 21, 22, 44, 45, 54, 55, 72 § andra stycket, 78, 84 och 95 §§. Utan hinder av första stycket får parterna i transportavtalet även avtala om avvikelser från 85 § första stycket 2 och 3 och andra och tredje styckena och 89 § samt begränsa eller utesluta möjligheten att överföra den förfoganderätt som avses i 88 § tredje stycket.

I inrikes fart i Sverige gäller det som följer av första och andra styckena oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet. Detsamma gäller i konventionsfart, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan konventionsstat.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, ska transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser är ogiltiga i den utsträckning de i strid med första och andra styckena begränsar eller utökar avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens, avsändare enligt dokumentets, transportörens eller en maritimt utförande parts skyldigheter eller ersättningsansvar.

Avtalsvillkor vid ingående av volymkontrakt

8 § Vid ingående av transportavtal som omfattar transport av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor inom en bestämd tidsperiod (volymkontrakt) får transportören och avsändaren avtala att deras rättigheter, skyldigheter och skadeståndsansvar enligt detta kapitel ska begränsas eller utökas.

Vad som föreskrivs i första stycket gäller inte rättigheter och skyldigheter enligt 16 § första stycket, 47 och 49 §§ eller för skadeståndsansvar som följer av bristande uppfyllelse enligt dessa bestämmelser eller för skadeståndsansvar till följd av en handling eller underlåtenhet som avses i 39 §.

Förutsättningar för avvikande avtalsvilkors giltighet vid ingående av volymkontrakt

9 § En avvikelse enligt 8 § första stycket är giltig endast om

1. transportavtalet tydligt anger att det avviker från bestämmelserna i detta kapitel,
2. transportavtalet är individuellt förhandlat eller tydligt anger delar av volymkontraktet som innehåller avvikelserna, och
3. avsändaren skriftligen har erbjudits att ingå ett transportavtal utan någon avvikelse.

En avvikelse enligt 8 § första stycket är inte giltig om avvikelsen har gjorts till avtalsinnehåll genom hänvisning från ett annat dokument eller ingår i ett standardavtal som inte varit föremål för individuell förhandling.

Avtal som avses i första stycket ska vara skriftligt. Detsamma gäller erbjudande som avses i första stycket 3.

Giltigheten av avvikande avtalsvillkor i volymkontrakt i förhållande till tredje man

10 § Villkor i ett volymkontrakt som avviker från detta kapitel får tillämpas mellan transportören och annan än avsändaren, om volymkontraktet uppfyller förutsättningarna i 9 §, och

1. den andra personen har mottagit skriftliga upplysningar som tydligt anger att villkoren i volymkontraktet avviker från vad som

föreskrivs i detta kapitel och personen i fråga har gett sitt skriftliga och uttryckliga samtycke till att bli bunden av villkoret, och

2. ett sådant samtycke inte enbart framgår av transportörens offentligt tillgängliga lista över priser och tjänster eller av transportdokumentet.

Levande djur

11 § Om godset utgörs av levande djur får parterna avtala att transportörens och en maritimt utförande parts skyldigheter och skadeståndsansvar enligt detta kapitel ska begränsas.

Ett villkor enligt första stycket är dock inte giltigt om det begränsar skadeståndsskyldigheten för transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 § vid skada eller dröjsmål som orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

Andra särskilda transporter

12 § Villkor som begränsar de skyldigheter eller det skadeståndsansvar en transportör eller en maritimt utförande part har enligt detta kapitel är giltiga om en sådan begränsning är skälig med hänsyn till godsets karaktär eller beskaffenhet eller de omständigheter, villkor och förhållanden under vilka transporten ska utföras.

Transportuppdragets utförande

Transportförpliktelsen

13 § Transportören ska, i enlighet med transportavtalet och i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel, transportera godset till destinationsorten och lämna ut det till mottagaren.

Hantering av godset

14 § Transportören ska på lämpligt och omsorgsfullt sätt ta emot, lasta, hantera, stuva, transportera, vårda, lossa och lämna ut godset.

Transportören och avsändaren får avtala om att lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset ska utföras av avsändaren, avsändaren enligt dokument eller mottagaren. Förekomsten av sådant avtal ska anges i transportupplysningarna.

Undersökning av packningen

15 § Transportören ska i skäligen omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören inte skyldig att undersöka anordningen invändigt utom när det finns anledning att misstänka att den är bristfälligt packad.

Transportören ska underrätta avsändaren om de brister som han eller hon har upptäckt. Om transportören inte genom skäliga åtgärder kan göra godset lämpat för transport upphör dennes skyldighet att transportera godset.

Sjövärldighet

16 § Transportören ska före och under sjöresan se till att det fartyg som används för transporten är sjövärldigt och att fartyget är tillräckligt bemannat, utrustat och försett med förnödenheter.

Transportören ska även se till att lastrummet, övriga utrymmen på fartyget i vilka godset lastas samt containrar som tillhandahålls av transportören är i sådant skick att godset kan tas emot, transporteras och bevaras.

Däckslast

17 § Gods får transporteras på däck endast om

1. sådan transport föreskrivs enligt lag eller annan författning,
2. godset transporteras i eller på containrar eller fordon som tål transport på däck och fartygets däck är särskilt anpassat för transport av sådana containrar eller fordon, eller
3. transport på däck sker i enlighet med transportavtalet eller följer av handelsbruk eller sedvänja.

Första stycket 3 gäller inte i förhållande till den som i god tro har förvärvat ett negotiabelt transportdokument, om det inte framgår av transportupplysningarna att godset får transporteras på däck.

Farligt gods

18 § Transportören eller en utförande part får vägra att ta emot eller lasta godset och får vidta andra rimliga åtgärder, inbegripet att lossa, förstöra eller oskadliggöra godset, om godset är eller rimligen kan förväntas bli en fara för person, egendom eller miljön.

Avlägsnande av gods under sjötransporten

19 § Transportören eller en utförande part får avlägsna godset till sjöss om det är rimligt med hänsyn till den allmänna säkerheten eller görs i syfte att skydda människoliv, eller egendom som omfattas av den gemensamma sjöresan, från fara.

Transportörens underrättelseskyldighet

20 § Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, ska transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, ska den förfogandeberättigade underrättas. Om den förfogandeberättigade är annan än avsändaren och transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa den förfogandeberättigade, ska underrättelse lämnas till avsändaren. Detsamma gäller om den förfogandeberättigade inte är känd av transportören.

Vad som föreskrivs i första stycket gäller även om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

Särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset

21 § Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt ta till vara den förfogandeberättigades intressen, ska transportören inhämta anvisning från den förfogandeberättigade.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller kommer anvisning inte fram i tid, får transportören vidta nödvändiga åtgärder beträffande godset. Åtgärderna ska anses vidtagna på avsändarens vägnar. Även om åtgärden inte var nödvändig är avsändaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits ska lämnas enligt vad som föreskrivs i 20 § första stycket.

Ansvar för transportörens åtgärder

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

Transportörens skadeståndsansvar

Ansvarsperioden

23 § Transportören är ansvarig för godset från det att transportören eller en utförande part tar emot godset för transport till det att godset lämnas ut.

Om lag eller annan författning som gäller på mottagningsorten föreskriver att godset ska överlämnas till myndighet eller någon annan, från vilken transportören är hänvisad att hämta ut det, inträder transportörens ansvar för godset när det hämtas ut.

Om lag eller annan författning som gäller på utlämningsplatsen föreskriver att transportören ska överlämna godset till myndighet

eller någon annan, från vilken mottagaren är hänvisad att hämta ut det, upphör transportörens ansvar för godset när det överlämnas.

Ansvar på grund av händelse under ansvarsperioden

24 § Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset gått förlorat eller skadats samt för dröjsmål med utlämnande av godset, om den skadelidande visar att skadan eller dröjsmålet, eller den händelse eller omständighet som orsakade eller bidrog till skadan eller dröjsmålet, inträffade under transportörens ansvarsperiod.

Dröjsmål med utlämnande av godset föreligger när godset inte har lämnats ut inom avtalad tid på den plats som anges i transportavtalet eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Befrielse från ansvar

25 § Transportören är helt eller delvis fri från ansvar enligt 24 § om transportören visar att skadan eller dröjsmålet inte berodde på fel eller försummelse av transportören själv eller någon som transportören svarar för enligt 29 §.

Detsamma gäller om transportören visar att en eller flera av följande omständigheter orsakade eller bidrog till skadan eller dröjsmålet

1. naturkatastrof eller annan extraordinär naturhändelse,
2. fara, risk eller olycka till sjöss eller i annat farvatten,
3. krig, fientlighet, väpnad konflikt, sjöröveri, terrorism, upplopp eller civil orolighet,
4. karantänrestriktion, ingripande eller hinder uppställt av regering, myndighet, makthavare eller folkgrupp, innefattande kvarhållande, kvarstad eller beslag av fartyget som inte kan tillskrivas transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 §,
5. strejk, lockout, arbetsinställelse eller arbetshinder,
6. brand ombord på fartyget,
7. fel eller brist som inte kunde upptäckas genom en omsorgsfullt utförd undersökning,

8. handling eller underlåtenhet av avsändaren, avsändaren enligt dokument, den förfogandeberättigade eller annan för vars handlingar avsändaren eller avsändaren enligt dokument är ansvarig enligt 52 eller 53 §§,

9. lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset som utförts enligt ett avtal i överensstämmelse med 14 § andra stycket, såvida inte transportören eller en utförande part utfört sådan åtgärd för avsändarens, avsändaren enligt dokument eller mottagarens räkning,

10. minskning i mängd eller vikt eller annan förlust eller skada som beror på en egenskap, brist eller inneboende defekt hos godset,

11. bristfällig eller felaktig packning eller märkning, som inte är utförd av transportören eller för transportörens räkning,

12. räddning av liv till sjöss,

13. rimliga åtgärder för att rädda egendom till sjöss,

14. rimliga åtgärder för att undvika skada på miljön, eller

15. avlägsnande eller annan åtgärd med godset som utförts i enlighet med 18 eller 19 §§.

Ansvar vid tillkommande omständigheter

26 § Även om förutsättningarna för befrielse från ansvar enligt 25 § andra stycket är uppfyllda är transportören helt eller delvis ansvarig för skadan eller dröjsmålet om den skadelidande visar att

1. fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 §, orsakade eller bidrog till den omständighet som transportören åberopar, eller

2. en omständighet som inte anges i 25 § andra stycket bidrog till skadan eller dröjsmålet och transportören inte kan visa att omständigheten inte berodde på fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 §.

Ansvar på grund av bristande sjövärdighet

27 § Även om förutsättningarna för befrielse från ansvar enligt 25 § andra stycket är uppfyllda är transportören helt eller delvis ansvarig för skadan eller dröjsmålet om den skadelidande gör sannolikt att skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fartygets bristande sjövärdighet,

2. otillräcklig bemanning, utrustning eller försörjning av förnödenheter, eller

3. att lastrummet, övriga utrymmen på fartyget i vilka godset transporterades, eller containrar tillhandahållna av transportören, inte var i tillräckligt gott skick för att ta emot, transportera och bevara godset.

Transportören är dock inte ansvarig enligt första stycket om transportören visar att

1. skadan eller dröjsmålet inte berodde på någon av de i första stycket 1–3 angivna omständigheterna, eller

2. transportören har iakttagit tillbörlig omsorg i enlighet med 16 §.

Partiell ansvarsbefrielse

28 § Om transportören delvis är befriad från skadeståndsansvar är transportören endast ansvarig för den del av skadan eller dröjsmålet som beror på den händelse eller omständighet för vilken han eller hon är ansvarig.

Transportörens ansvar för annan

29 § Transportören är ansvarig för skada och dröjsmål som orsakas av

1. en utförande part,

2. fartygets befälhavare eller besättningsmedlem,

3. anställd hos transportören eller en utförande part, eller

4. annan som utför eller åtar sig att utföra någon av transportörens skyldigheter enligt transportavtalet, i den utsträckning personen handlar direkt eller indirekt på transportörens begäran eller under transportörens tillsyn eller kontroll och i fartygets tjänst.

Maritimt utförande parts ansvar

30 § En maritimt utförande part är ansvarig enligt samma regler som transportören om skadan eller dröjsmålet inträffade

1. under perioden från det att godset anlände till fartygets lastningshamn till det att godset lämnade fartygets lossningshamn,
2. medan den maritimt utförande parten hade godset i sin vård, eller
3. när den maritimt utförande parten utförde en uppgift enligt transportavtalet.

En maritimt utförande part blir inte bunden av att transportören har åtagit sig annan skyldighet eller accepterat en högre ansvarsbegränsning än vad som följer av detta kapitel, om inte den maritimt utförande parten uttryckligen har accepterat att vara bunden av sådan skyldighet eller ansvarsbegränsning. Accepten ska vara skriftlig.

Ansaret enligt första stycket gäller även om den maritimt utförande parten gett annan i uppdrag att utföra de förpliktelser som transportören har enligt transportavtalet.

Anställdas ansvar

31 § Fartygets befälhavare, besättningsmedlem eller anställd hos transportören eller en maritimt utförande part är inte ansvariga enligt detta kapitel.

Solidariskt ansvar

32 § När transportören och en eller flera maritimt utförande parter är ansvariga för samma skada svarar de solidariskt inom de ansvarsgränser som anges i detta kapitel.

Om inte annat följer av 39 § får inte det sammanlagda ansvaret enligt första stycket överstiga ansvarsgränserna enligt 37 och 38 §§.

Beräkning av skadestånd vid sakskada

33 § Skadestånd på grund av att godset gått förlorat eller skadats ska beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag enligt den tid och plats som anges i 72 § första stycket.

Värdet på godset ska bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset. Om såväl börspris som marknadspris saknas ska värdet bestämmas efter det allmänna värdet på gods av samma slag och kvalitet på utlämningsplatsen.

Beräkning av ersättning vid dröjsmålsskada

34 § Ersättning utgår för skada till följd av dröjsmål. Har dröjsmålet orsakat förlust av eller skada på godset ska skadeståndet beräknas i enlighet med 33 §.

Reklamation

35 § Godset anses utlämnat sådant det har beskrivits i transportupplysningarna, om inte transportören eller den utförande part som lämnat ut godset, senast vid tidpunkten för utlämnandet skriftligen underrättats om att godset gått förlorat eller skadats samt om förlustens eller skadans allmänna art. Detsamma gäller om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet och underrättelse inte har lämnats senast sju arbetsdagar efter utlämnandet.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnande av godset om inte skriftlig underrättelse om skadan har lämnats till transportören inom tre veckor från det att godset lämnades ut.

Underrättelse enligt första eller andra stycket till en utförande part som lämnat ut godset ska anses vara framförd även till transportören, och underrättelse till transportören ska anses vara framförd även till en maritimt utförande part.

Besiktning av godset

36 § Om godset gått förlorat eller skadats ska parterna ge varandra rimliga möjligheter att inspektera och kontrollera skadan och kvarvarande gods samt ge varandra tillgång till för godstransporten relevanta handlingar och dokument.

Underrättelse enligt 35 § första stycket behöver inte lämnas om förlusten av eller skadan på godset har fastställts vid en gemensam

besiktning av godset utförd av den till vilken godset har lämnats ut och den som anspråk riktas mot, oavsett om anspråket riktas mot transportören eller den maritimt utförande parten.

Ansvarsgränser

37 § Transportörens ansvar är begränsat till 875 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan lastenhet eller, om ansvaret därigenom blir högre, 3 SDR för varje kilogram av det berörda godsets bruttovikt. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Begränsningen i första stycket gäller inte när ett högre ansvarsbelopp skriftligen har avtalats mellan transportören och avsändaren eller när godsets värde har angivits av avsändaren och ingår i transportupplysningarna.

Transporteras godset i eller på en container, lastpall eller annan liknande transportanordning som används för att samlasta gods, eller på ett fordon, ska de kollin eller lastenheter som i transportupplysningarna är angivna som paketerade i eller på sådan transportanordning eller fordon anses som kollin eller lastenheter. Om godset inte anges till antal på sådant sätt ska samtliga varor i eller på en sådan typ av transportanordning eller sådant fordon anses som en lastenhet.

Ansvarsgränser vid dröjsmålskada

38 § Transportörens ansvar för ekonomisk skada till följd av dröjsmål är begränsat till ett belopp motsvarande två och en halv gånger den frakt som ska betalas för det gods som dröjsmålet avser.

Det totala beloppet som ska betalas enligt denna paragraf och 37 § första stycket får inte överskrida den ansvarsgräns som enligt 37 § första stycket skulle gälla vid total förlust av det aktuella godset.

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

39 § Rätt till ansvarsbegränsning enligt 37 § eller enligt transportavtalet föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 38 § föreligger inte för den som visas själv ha orsakat dröjsmålet uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att dröjsmålsskada sannolikt skulle uppkomma.

Ansvar för däckslast

40 § Transportören är inte ansvarig för skada till följd av att godset gått förlorat eller skadats eller för dröjsmål med utlämnandet av godset, när skadan eller dröjsmålet har orsakats av de särskilda risker som är förknippade med att godset transporterats på däck i enlighet med 17 § första stycket 1 eller 3.

Transporteras gods på däck i strid med 17 § första stycket är transportören, oavsett bestämmelserna i 24 § första stycket och 25–28 §§, ansvarig för skada eller dröjsmål som uteslutande orsakats av att godset har transporterats på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 37–39 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal mellan transportören och avsändaren om transport under däck, är transportören inte berättigad till ansvarsbegränsning enligt 37 och 38 §§ i den mån skadan eller dröjsmålet beror på att godset har transporterats på däck.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

41 § De bestämmelser i detta kapitel som ger transportören rätt till invändning mot eller begränsning av ansvar samt bestämmelserna om preskription i 19 kap. gäller även om talan mot transportören inte grundas på transportavtalet. Bestämmelserna ska tillämpas även om talan, oavsett grund, förs mot

1. den maritimt utförande parten,
2. befälhavaren, besättningsmedlem eller annan som utfört tjänst ombord på fartyget, eller
3. anställd hos transportören eller den maritimt utförande parten.

Transporter före och efter sjötransporten

42 § Om skadan eller den händelse eller omständighet som orsakade dröjsmålet inträffade under transportörens ansvarsperiod, men uteslutande före det att godset lastades ombord på fartyget eller uteslutande efter det att godset lossades från fartyget, ska transportörens ansvar och preskriptionstiden för väckande av talan bestämmas enligt de bestämmelser som skulle ha tillämpats om transportavtalet inte innehöll någon sjötransport och som gäller som svensk lag enligt 1 § lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, 4 § lagen (2010:510) om lufttransporter eller 6 § första stycket järnvägstrafiklagen (2018:181).

Transportörens möjlighet att friskriva sig från ansvar för vissa delar av transporten

43 § Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten ska utföras av en namngiven utförande part, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i den utförande partens vård. Transportören ska visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt första stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot den utförande parten vid en domstol som är behörig enligt bestämmelserna om behörig domstol i detta kapitel.

Hävningsrätt och transportavbrott

Transportörens avtalsbrott

44 § Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om

utlämnande av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

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

Transportavbrott och avståndsfrakt

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

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

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 14 kap. 38 och 40 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 14 kap. 21 §.

Avsändarens skyldigheter och ansvar

Avlämnande av godset till transportören

46 § Avsändaren ska avlämna godset färdigt för transport om inte annat har avtalats i transportavtalet. Avsändaren ska alltid avlämna godset i sådant skick att det klarar den avsedda transporten, inklusive hantering, lastning, stuvning, surrning, säkring och lossning och inte orsakar skada på person eller egendom.

Om avsändaren och transportören träffat avtal enligt 14 § andra stycket ska avsändaren utföra de uppgifter som följer av avtalet på lämpligt och omsorgsfullt sätt.

Om godset packas i en container eller ett fordon och packningen utförs av avsändaren, ansvarar avsändaren för att stuvning, surrning

och säkring av godset utförs med omsorg och på sådant sätt att godset inte orsakar skada på person eller egendom.

Skyldighet att tillhandahålla upplysningar, instruktioner och dokument

47 § Avsändaren ska i skälig tid tillhandahålla transportören de upplysningar, instruktioner och dokument avseende godset som inte på annat rimligt sätt är tillgängliga för transportören, och som är nödvändiga för att

1. godset ska kunna hanteras och transporteras korrekt, och
2. transportören i samband med den avsedda transporten ska kunna uppfylla skyldighet enligt lag eller annan författning eller uppfylla krav från myndighet.

Avsändarens skyldigheter enligt första stycket 2 gäller endast om transportören i god tid meddelat avsändaren vilka upplysningar, instruktioner och dokument som transportören behöver.

Om det av lag eller annan författning eller på grund av krav från myndighet följer en skyldighet att lämna upplysningar, instruktioner eller dokument avseende godset ska detta gälla framför vad som föreskrivs i denna paragraf.

Uppgifter i transportupplysningarna

48 § Avsändaren ska i skälig tid tillhandahålla transportören den information som transportören behöver för att kunna sammanställa transportupplysningarna och utfärda transportdokumentet. Avsändaren ska lämna de uppgifter som anges i 60 § första stycket 1–4 samt uppgifter om

1. namn på den som ska stå som avsändare i transportupplysningarna,
2. namn på mottagaren, om sådan finns, och
3. namn på den till vars order transportdokumentet ska utfärdas, om sådan person finns.

De uppgifter som anges i 60 § första stycket 2–4 ska lämnas skriftligen.

Skyldighet att märka och lämna information om farligt gods

49 § Vid transport av gods som på grund av sin art eller beskaffenhet är, eller rimligen kan förväntas bli, en fara för person, egendom eller miljön ska avsändaren

1. märka godset i enlighet med de särskilda föreskrifter som gäller under den avsedda transporten, och

2. informera transportören om godsets farliga art eller beskaffenhet i skälig tid innan det avlämnas till transportören eller en utförande part.

Allmän regel om avsändarens skadeståndsansvar

50 § Avsändaren är ansvarig för förlust och skada som transportören lider på grund av att avsändaren genom fel eller försummelse inte uppfyllt sina skyldigheter enligt detta kapitel.

Ansvar vid oriktiga transportupplysningar samt vid underlåtenhet att märka och lämna information om farligt gods

51 § Om orsaken till transportörens förlust eller skada beror på att de uppgifter avsändaren lämnat enligt 48 § är oriktiga eller på att avsändaren inte uppfyllt sina skyldigheter enligt 49 § är avsändaren ansvarig även om fel eller försummelse inte kan läggas avsändaren till last. För att ansvar ska inträda på grund av att avsändaren inte informerat transportören i enlighet med vad som föreskrivs i 49 § 2 krävs dock att transportören eller den utförande parten inte annars hade kunskap om godsets farliga art eller beskaffenhet.

Avsändarens ansvar för annan

52 § Avsändaren är ansvarig enligt detta kapitel när förlusten eller skadan orsakats av

1. avsändarens anställda, agenter eller kontraktsmedhjälpare, eller
2. annan som avsändaren har gett i uppdrag att fullgöra någon av sina skyldigheter.

Om avsändaren har uppdragit åt transportören eller en utförande part att fullgöra någon av avsändarens skyldigheter är avsändaren inte ansvarig för deras handling eller underlåtenhet.

Övertagande av avsändarens skyldigheter och ansvar

53 § Bestämmelserna i 46–52 §§ gäller även för den som är avsändare enligt dokument.

Avsändarens ansvar kvarstår även om transportören väljer att framställa ersättningskrav mot avsändaren enligt dokument.

Avtalsbrott

54 § Om godset inte avlämnas i rätt tid och dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott får transportören häva transportavtalet. Om transportören vill häva avtalet, ska han eller hon meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har gjort en förfrågan därom, dock senast när godset tas emot för transport. Gör transportören inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

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

Bestämmelserna i 14 kap. 32 § andra–fjärde styckena ska ha motsvarande tillämpning.

Frakt

55 § Om inte annat är avtalat, ska den frakt betalas som är gängse vid den tidpunkt godset avlämnas för transport. Frakten ska betalas när godset tas emot.

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

skaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 18 §.

Erlagd frakt ska betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

56 § De bestämmelser i detta kapitel som ger avsändaren eller en avsändare enligt dokument rätt till invändning mot ansvar samt bestämmelserna om preskription i 19 kap. gäller även om talan mot avsändaren eller avsändaren enligt dokument inte grundas på transportavtalet. Bestämmelserna ska tillämpas även om talan, oavsett grund, förs mot avsändarens eller avsändare enligt dokumentets anställda, agenter eller kontraktsmedhjälpare.

Transportdokument

Utfärdande av transportdokument

57 § När godset har avlämnats för transport till transportören eller en utförande part ska transportören på avsändarens begäran utfärda ett dokument som utgör ett bevis för eller innefattar ett transportavtal och visar att godset tagits emot (transportdokument). Har avsändaren och transportören avtalat om att något transportdokument inte ska utfärdas, eller följer det av handelsbruk, sedvänja eller branschpraxis att ett transportdokument inte ska användas har avsändaren emellertid inte rätt till något transportdokument.

Om ett transportdokument ska utfärdas har avsändaren rätt att välja om det ska vara negotiabelt eller icke negotiabelt. Med negotiabelt transportdokument avses ett transportdokument som innebär att godset är bestämt till avsändaren eller order, mottagaren eller order eller innehavaren. Någon rätt att välja föreligger inte om avsändaren och transportören har avtalat om att ett negotiabelt transportdokument inte ska utfärdas, eller om det följer av handelsbruk, sedvänja eller branschpraxis att sådant dokument inte ska användas.

Den rätt som tillkommer avsändaren enligt första och andra styckena gäller även för en avsändare enligt dokument om avsändaren lämnat sitt medgivande till detta.

Användning av elektroniska transportdokument

58 § Transportören och avsändaren får komma överens om att ett transportdokument ska vara elektroniskt. Utfärdande, kontroll och överföring av ett elektroniskt transportdokument har samma verkan som utfärdande, innehav och överlämnande av ett transportdokument som inte är elektroniskt.

Användning av negotiabla transportdokument i elektronisk form ska ske i enlighet med villkor som anger

1. metod för hur dokumentet utfärdas till avsedd innehavare samt hur det överförs till en efterföljande innehavare,
2. hur det säkerställs att dokumentet bevarar sin autenticitet,
3. på vilket sätt innehavaren kan visa att han eller hon är behörig innehavare,
4. på vilket sätt bekräftelse om att godset har lämnats ut till innehavaren ska ges, och
5. på vilket sätt dokumentets giltighet upphör vid utbyte enligt 59 § och vid utlämnande enligt 69 § första stycket.

Villkoren i andra stycket ska anges i transportupplysningarna och vara lättillgängliga.

Utbyte av negotiabla transportdokument

59 § Transportören och innehavaren får komma överens om att ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt ska ersättas av ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form och omvänt.

Vid utbyte av ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt ska innehavaren överlämna dokumentet till transportören samtidigt som transportören ska utfärda ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form. Om transportdokumentet är utfärdat i mer än ett exemplar ska samtliga exemplar överlämnas. Vid utbyte av ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form ska

transportören utfärda ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt.

Det nya dokumentet ska innehålla en förklaring om att det ersätter det utbytta dokumentet. Ett utbytt dokument saknar giltighet.

Transportupplysningar

60 § Ett transportdokument ska innehålla upplysning om

1. godsets art, till den del uppgifterna är nödvändiga för transporten,
2. nödvändiga märken för att identifiera godset,
3. antal kolti eller enheter, eller godsets kvantitet,
4. godsets vikt, om avsändaren lämnat sådan uppgift,
5. godsets synliga tillstånd vid den tidpunkt transportören eller den utförande parten mottog godset för transport,
6. transportörens namn och adress,
7. datum då transportören eller den utförande parten mottog godset, eller då godset lastades ombord på fartyget, eller då transportdokumentet utfärdades,
8. antal originalexemplar av transportdokumentet, om transportdokumentet är negotiabelt och mer än ett original har utfärdats,
9. mottagarens namn och adress, om avsändaren har upplyst om detta,
10. fartygets namn, om det har angivits i transportavtalet,
11. mottagningsorten och, om transportören känner till den, utlämningsplatsen,
12. lastnings- och lossningshamn, om dessa är angivna i transportavtalet,
13. i vad mån transportören och avsändaren har avtalat om att lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset ska utföras av avsändaren, avsändaren enligt dokument eller mottagaren,
14. villkor för användning av negotiabla transportdokument i elektronisk form, om sådant transportdokument används, och
15. i vad mån transporten är underkastad konventionen.

Framgår det inte vad ett datum enligt första stycket 7 avser ska det anses avse det datum då allt gods som angivits i transportdokumentet lastades ombord på fartyget. Om transportupplysningarna inte anger att godset har lastats ombord på ett fartyg ska datumet i

stället anses avse det datum då transportören eller den utförande parten mottog godset.

Ett transportdokument är giltigt även om en eller flera av uppgifterna i första stycket saknas eller är felaktiga.

Godsets synliga tillstånd

61 § Med godsets synliga tillstånd i 60 § första stycket 5 avses godsets tillstånd baserat på en rimlig yttre besiktning av godset så som det är förpackat vid den tidpunkt då avsändaren avlämnar godset till transportören eller en utförande part, och på varje ytterligare besiktning som transportören eller den utförande parten genomför före utfärdandet av transportdokumentet.

Saknas uppgift om godsets synliga tillstånd i transportupplysningarna, ska i dessa anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd.

Förbehåll för uppgifter i transportupplysningarna

62 § Om transportören har skälig anledning att anta att de uppgifter om godset som ska tas in i transportdokumentet enligt 60 § första stycket 1–4 är felaktiga eller missvisande ska transportören göra förbehåll för uppgifternas riktighet.

Avlämnas godset för transport i en sluten container eller i ett slutet fordon får transportören göra förbehåll för uppgifter enligt 60 § första stycket 1–3 om transportören eller den utförande parten inte har inspekterat godset och före utfärdandet av transportdokumentet saknade kunskap om innehållet i containern eller fordonet, samt för uppgifter enligt 60 § första stycket 4 om varken transportören eller den utförande parten har vägt containern eller fordonet och någon överenskommelse mellan avsändaren och transportören om att containern eller fordonet skulle vägas och att vikten skulle anges i transportupplysningarna inte träffades före transporten, eller det saknades rimlig möjlighet att kontrollera vikten. Förbehåll för uppgifter enligt 60 § första stycket 4 ska vara skriftligt.

Avlämnas godset för transport på annat sätt än i en sluten container eller i ett slutet fordon, och har transportören inte haft någon rimlig möjlighet att kontrollera de uppgifter som anges i 60 § första

stycket 1–4, får transportören göra förbehåll för uppgifterna. Det samma gäller om godset avlämnas för transport i en sluten container eller i ett slutet fordon, och transportören eller den utförande parten har inspekterat godset men inte haft någon rimlig möjlighet att kontrollera uppgifterna.

Undertecknande av transportdokumentet

63 § Transportdokumentet ska undertecknas av transportören eller en person som handlar på transportörens vägnar.

Ett elektroniskt transportdokument ska undertecknas genom en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen.

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

Transportörens identitet

64 § Om en transportör är namngiven i transportupplysningarna gäller den uppgiften framför varje annan uppgift i transportdokumentet som avser transportörens identitet.

Om transportupplysningarna saknar uppgift om vem som är transportör, men anger att godset har lastats ombord på ett namngivet fartyg, ska den registrerade ägaren av fartyget anses vara transportör.

Andra stycket gäller inte om fartygsägaren identifierar transportören eller visar att fartyget omfattades av skeppslegoavtal vid tidpunkten för transporten och identifierar skeppslegobefraktaren. I sistnämnda fall ska skeppslegobefraktaren anses vara transportör, om inte skeppslegobefraktaren identifierar transportören.

Transportupplysningarnas bevisverkan

65 § Transportdokumentet gäller som bevis om att transportören har mottagit godset såsom det har beskrivits i transportupplysningarna, om inte annat visas eller förbehåll har gjorts enligt 62 §.

Motbevisning från transportörens sida beträffande beskrivningen av godset i transportupplysningarna är inte tillåten om transportupplysningarna är intagna i ett negotiabelt transportdokument och dokumentet har överlåtit till en tredje man som i god tro förlitat sig på att transportupplysningarna är riktiga.

Vad som föreskrivs i andra stycket gäller även om transportupplysningarna är intagna i ett transportdokument som inte är negotiabelt, men som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, och dokumentet är överlåtet till en mottagare som i god tro förlitat sig på att transportupplysningarna är riktiga. För övriga transportdokumentet som inte är negotiablera gäller att motbevisning från transportörens sida inte är tillåten mot en mottagare som i god tro förlitat sig på någon av följande transportupplysningar i dokumentet;

1. transportupplysningar som avses i 60 § första stycket 1–4, när upplysningarna har lämnats av transportören,
2. antal, typ och identifikationsnummer på containrarna, eller
3. transportupplysningar som avses i 60 § första stycket 5–7.

Förskottsbetald frakt

66 § Innehåller transportupplysningarna uttrycket ”förskottsbetald frakt” eller liknande, får inte transportören gentemot innehavaren eller mottagaren göra gällande att frakten inte är betald. Detta gäller dock inte om innehavaren eller mottagaren är densamma som avsändaren.

Ansvar för vilseledande uppgifter

67 § Lider tredje man skada genom att lösa in ett transportdokument i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig för skadan om han eller hon insåg eller borde ha insett att transportupplysningarna var vilseledande för tredje man. Transportören har

inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel om transportören inte har gjort vad som är möjligt för att hindra att skadan uppstod.

Regressavtal

68 § Om godset inte motsvarar uppgifterna i transportdokumentet, är transportören på mottagarens begäran skyldig att uppge om avlastaren eller avsändaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

Utlämnande av godset

Utlämnande när ett negotiabelt transportdokument har utfärdats

69 § Innehavaren av ett negotiabelt transportdokument har rätt att få godset utlämnat till sig. Transportören ska lämna ut godset mot att innehavaren överlämnar transportdokumentet och, om dokumentet är ställt till order och innehavaren är angiven i det som avsändare, mottagare eller den person till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endosserat), identifierar sig som en av dessa personer. Om transportdokumentet är utfärdat i elektronisk form får utlämnande bara ske efter att innehavaren har visat att han eller hon, i enlighet med villkor enligt 58 § andra stycket 3, är behörig innehavare. Om villkoren för utlämnande enligt detta stycke inte är uppfyllda ska transportören vägra lämna ut godset.

Om mer än ett original av transportdokumentet har utfärdats är överlämnande av ett original tillräckligt. Genom överlämnandet förklarar de andra originalen sin giltighet.

Utlämnande när transportdokumentet inte är negotiabelt, men anger att dokumentet ska överlämnas för att godset ska lämnas ut

70 § Om transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, ska transportören lämna ut godset till mottagaren efter att mottagaren identifierat sig och överlämnat transportdokumentet. Transportören får vägra att lämna

ut godset om den som påstår sig vara mottagare inte identifierar sig som behörig mottagare. Transportören ska vägra att lämna ut godset om transportdokumentet inte överlämnas.

Om mer än ett original av transportdokumentet har utfärdats är överlämnande av ett original tillräckligt. Genom överlämnandet förlorar övriga original sin giltighet.

Utlämnande i andra fall

71 § Om varken ett negotiabelt transportdokumentet eller ett transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut har utfärdats ska transportören lämna ut godset till mottagaren. Transportören får vägra lämna ut godset om den som påstår sig vara mottagare inte identifierar sig som behörig mottagare.

Om mottagarens namn och adress saknas i transportupplysningarna ska den som är förfogandeberättigad lämna dessa uppgifter till transportören senast vid godsets ankomst till destinationsorten.

Skyldighet att ta emot godset

72 § När godset har anlant till destinationsorten och mottagaren begärt det utlämnat enligt transportavtalet ska mottagaren ta emot godset inom den tid och på den plats som överenskommits i transportavtalet eller, om detta inte har avtalats, inom den tid och på den plats då utlämnande av godset rimligen kan förväntas med hänsyn till villkoren i avtalet, sedvänja, handelsbruk, branschpraxis och omständigheterna kring transporten.

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

På begäran av transportören eller den utförande part som lämnar ut godset, ska mottagaren skriftligen bekräfta mottagandet av godset enligt vad som är brukligt på utlämningsplatsen. Om mottagaren inte bekräftar mottagandet får transportören vägra att lämna ut godset.

Utlämnande efter anvisning

73 § Transportören har rätt att vända sig till avsändaren för att inhämta anvisningar avseende utlämnande av godset när ett negotiabelt transportdokument som uttryckligen anger att godset får lämnas ut utan överlämnande av dokumentet har utfärdats och godset inte kan lämnas ut på grund av att

1. innehavaren, efter att ha mottagit meddelande om godsets ankomst, inte har tagit emot godset inom den tid som anges i 72 § första stycket,

2. den som, när dokumentet är ställt till order, påstår sig vara innehavare inte kan identifiera sig som i dokumentet angiven avsändare, mottagare eller den till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endosserat), eller

3. transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa innehavaren.

Transportörens rätt att vända sig till avsändaren enligt första stycket 1 och 3 gäller även när transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, dock med den skillnaden att i stället för innehavaren avses mottagaren. Vid användning av sådant dokument gäller även att transportören har rätt att vända sig till avsändaren om den som påstår sig vara mottagare inte överlämnar dokumentet eller inte kan identifiera sig som mottagare.

Vad som föreskrivs i andra stycket gäller även när varken ett negotiabelt transportdokumentet eller ett transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut har utfärdats, dock med den skillnaden att transportören har rätt att vända sig till den som är förfogandeberättigad i stället för avsändaren och med det undantaget att transportören inte har rätt att inhämta anvisningar på grund av att mottagaren, för det fall ett transportdokument har utfärdats, inte överlämnar dokumentet.

Anvisning vid oanträffbarhet

74 § När 73 § första eller andra stycket är tillämpligt och transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa avsändaren får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument för att inhämta anvisningarna.

När 73 § tredje stycket är tillämpligt och transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa den förfogandeberättigade, får transportören vända sig till avsändaren för att inhämta anvisningarna. Om transportören efter rimliga ansträngningar inte heller kan anträffa avsändaren, får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument för att inhämta motsvarande anvisningar.

Verkan av utlämnande efter anvisning

75 § Utlämnande av godset enligt 73 eller 74 §§ sker med befriande verkan för transportören.

Förvärv av rättigheter efter att godset har lämnats ut enligt anvisning

76 § Den som blir innehavare av ett negotiabelt transportdokument efter att transportören har lämnat ut godset i enlighet med 73 § första stycket eller 74 § första stycket förvärvar, med undantag för rätten att kräva ut ansvar för felaktigt utlämnande, de rättigheter i förhållande till transportören som framgår av transportavtalet, om rättshandlingen som låg till grund för innehavet företogs före det att godset lämnades ut.

Den som blir innehavare av ett negotiabelt transportdokument efter sådant utlämnande som anges i första stycket förvärvar emellertid de rättigheter som följer av transportdokumentet, om han eller hon inte rimligen kunde ha haft kännedom om utlämnandet vid tidpunkten när han eller hon blev innehavare.

Om transportupplysningarna anger den förväntade ankomsttiden för godset ska innehavaren anses ha haft kännedom om utlämnandet av godset vid den tidpunkt han eller hon blev innehavare. Detsamma gäller om transportupplysningarna anger hur information inhämtas i fråga om godset har lämnats ut eller inte.

Skyldighet att hålla transportören skadelös

77 § Den som ger anvisningar enligt 73 § första stycket eller 74 § första stycket ska hålla transportören skadeslös för förlust till följd av att transportören hålls ansvarig gentemot innehavaren enligt 76 § andra stycket.

Transportören får vägra att följa anvisningarna om den som ger anvisningar inte ställer erforderlig säkerhet för krav som kan komma att riktas mot transportören enligt 76 § andra stycket.

Flera dokumentinnehavare

78 § Anmäler sig mer än en person som enligt 69 eller 70 §§ uppvisar behörighet att få godset utlämnat ska transportören, om inte 80 § är tillämplig, lägga upp godset under säker vård för rätt mottagares räkning. Underrättelse om åtgärden ska snarast lämnas till dem som har anmält sig.

Utlämnande när transportdokumentet har förkommit

79 § Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet transportdokument får sökanden, sedan offentlig stämning utfärdats, begära att godset ska lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna transportdokumentet.

Gods som inte har lämnats ut

80 § Har godset ankommit till destinationsorten och någon av förutsättningarna i punkterna 1–5 är uppfylld får transportören vidta sådana åtgärder med godset som är rimliga med hänsyn till omständigheterna, inbegripet att lagra, packa upp, flytta, sälja eller förstöra godset. Åtgärder med godset får bara vidtas om godset inte lämnats ut på grund av att

1. mottagaren inte tar emot godset enligt 72 § första stycket,
2. transportören ska eller får vägra lämna ut godset enligt 69–71 §§ eller 72 § tredje stycket,

3. den förfogandeberättigade, innehavaren, avsändaren eller avsändaren enligt dokument inte kan anträffas eller inte ger transportören tillräckliga anvisningar enligt 73 eller 74 §§,

4. transportören inte får lämna ut godset till mottagaren enligt särskilda föreskrifter på den ort där utlämnande begärs, eller

5. godset annars inte kan lämnas ut av transportören.

Innan transportören vidtar någon åtgärd enligt första stycket ska transportören lämna skriftligt meddelande om den avsedda åtgärden. I meddelandet ska anges en skälig frist efter vars slut åtgärden kan komma att vidtas. Meddelande ska lämnas till den som enligt transportupplysningarna ska underrättas om godsets ankomst på destinationsorten. Meddelande ska också lämnas till i första hand mottagaren, i andra hand den förfogandeberättigade och i tredje hand avsändaren, under förutsättning att personen är känd för transportören.

När transportören vidtar åtgärder enligt första stycket sker detta på risk och bekostnad av den som har rätt till godset.

Försäljning av godset

81 § Försäljning av godset med stöd av 80 § första stycket ska ske med omsorg.

Transportören ska hålla inne intäkterna från försäljningen till förmån för den som har rätt till godset. Transportören får dock göra avdrag för de kostnader han eller hon har haft och för sin fordran för transporten av godset.

Förlust av och skada på godset under tiden det inte har lämnats ut

82 § Transportören är ansvarig för förlust av och skada på gods som inträffar under den tid som godset inte har lämnats ut enligt 80 § första stycket, om den skadelidande visar att förlusten eller skadan uppstått på grund av underlåtenhet av transportören att vidta rimliga åtgärder för att bevara godset och att transportören kände till eller borde ha känt till att underlåtenheten skulle komma att orsaka förlusten eller skadan.

Rätt att hålla inne godset

83 § Har transportören fordringar enligt 95 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 43 §, är transportören inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalat fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

Avsändarens ansvar för fordringar

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

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

Förfoganderätt över godset*Utövande och omfattning av förfoganderätten*

85 § Med förfoganderätt över godset avses rätt att

1. lämna anvisningar rörande godset, dock under förutsättning att dessa inte innebär en ändring av transportavtalet,
2. få godset utlämnat i en planerad anlöpshamn eller, i fråga om landtransport, varje ställe utmed transportrutten eller linjen, och
3. byta ut mottagaren mot annan.

Förfoganderätten består under transportörens ansvarsperiod.

Transportören är skyldig att utföra de instruktioner som den förfogandeberättigande ger enligt första stycket endast om

1. den som ger instruktionerna är berättigad att utöva förfoganderätten,
2. instruktionerna rimligen kan utföras när de kommer transportören tillhanda,
3. instruktionerna inte hindrar transportörens normala verksamhet eller transportörens rutiner för utlämnande, och
4. säkerhet har ställts enligt 89 § andra stycket.

Vem som är förfogandeberättigad när transportdokumentet är negotiabelt

86 § När transportdokumentet är negotiabelt tillkommer förfoganderätten den som är innehavare av samtliga original. För att utöva förfoganderätten ska innehavaren visa upp transportdokumentet och, om dokumentet är ställt till order och innehavaren är angiven i det som avsändare, mottagare eller den person till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endosserat), identifiera sig som en av dessa personer. Har mer än ett original av dokumentet utfärdats ska innehavaren visa upp samtliga original.

Är det negotiabla transportdokumentet utfärdat i elektronisk form tillkommer förfoganderätten den som är innehavare enligt 2 § 6 (b). För att utöva förfoganderätten ska innehavaren visa att han eller hon är innehavare i enlighet med villkor utfärdade enligt 58 § andra stycket.

Vem som är förfogandeberättigad i andra fall

87 § När transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut tillkommer förfoganderätten avsändaren eller den som förvärvat förfoganderätten enligt 88 § andra stycket. För att utöva förfoganderätten ska den förfogandeberättigade visa upp transportdokumentet och identifiera sig som förfogandeberättigad. Har mer än ett original av dokumentet utfärdats ska den förfogandeberättigade visa upp samtliga original.

Har varken ett negotiabelt transportdokument eller annat transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut utfärdats, tillkommer förfoganderätten avsändaren om inte avsändaren i samband med att transportavtalet ingicks har angett mottagaren, avsändaren enligt dokument eller annan som den förfogandeberättigade. I sådant fall tillkommer förfoganderätten den som anges. För att ha rätt att utöva förfoganderätten är det tillräckligt att den förfogandeberättigade identifierar sig som förfogandeberättigad.

Överlåtelse av förfoganderätten

88 § Förfoganderätten enligt ett negotiabelt transportdokument överläts genom att innehavaren, i enlighet med 93 § första stycket, överlåter de rättigheter som följer av dokumentet samt överlämnar samtliga original av dokumentet till förvärvaren. Om det negotiabla transportdokumentet är elektroniskt överläts förfoganderätten genom att innehavaren överför dokumentet i enlighet med villkor enligt 58 § andra stycket.

Är transportdokumentet inte negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut överläts förfoganderätten genom att avsändaren överlämnar transportdokumentet till en i dokumentet namngiven mottagare. Har dokumentet utfärdats i mer än ett original ska samtliga original överlämnas.

Om varken första eller andra stycket är tillämpligt ska, för att en överlåtelse ska bli verksam mot transportören, den som överlåter förfoganderätten underrätta transportören om överlåtelsen. Både underrättelsen och överlåtelsen ska vara skriftliga.

Kostnader och ansvar på grund av att transportören utfört instruktioner

89 § Den förfogandeberättigade ska ersätta transportören för skäligen kostnader som uppkommer på grund av att transportören utför de instruktioner som den förfogandeberättigade ger enligt 85 § första stycket. Den förfogandeberättigade ska även ersätta transportören för förlust och skada som uppkommer på grund av att instruktionerna utförs. Skyldigheten att ersätta transportören för förlust och skada gäller dock endast om transportören har utfört instruktionerna med omsorg.

Transportören får begära att den förfogandeberättigade ställer säkerhet för de ersättningskrav som transportören rimligen kan förväntas få enligt första stycket.

Transportören är ansvarig för dröjsmål samt förlust av eller skada på godset om dröjsmålet, förlusten eller skadan har orsakats av att instruktionerna utförts på ett bristfälligt sätt. Ansvaret ska bestämmas med tillämpning av bestämmelserna i 24–36 och 41 §§. Ersättningsbeloppet ska bestämmas med tillämpning av bestämmelserna i 37–39 §§.

Goods som anses utlämnat

90 § Gods som transportören har lämnat ut efter instruktion från den förfogandeberättigade ska anses som utlämnat på destinationsorten. För sådant utlämnande gäller bestämmelserna i 69–84 §§ i tillämpliga delar.

Ändring av transportavtalet

91 § Endast den som är förfogandeberättigad är behörig att komma överens med transportören om ändring av transportavtalet.

När transportdokumentet är negotiabelt eller anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut ska varje ändring av avtalet antecknas i transportdokumentet. Om transportdokumentet är av annat slag behöver sådan ändring bara antecknas på begäran av den förfogandeberättigade. Varje anteckning om ändring av avtalet ska undertecknas i enlighet med 63 §.

Skyldighet att tillhandahålla upplysningar, instruktioner och dokument

92 § Den som är förfogandeberättigad ska, på begäran av transportören eller en utförande part, i skäligen tid tillhandahålla transportören de upplysningar, instruktioner och dokument avseende godset som ännu inte lämnats av avsändaren och som inte på annat rimligt sätt är tillgängliga för transportören och som är nödvändiga för att transportören ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt transportavtalet.

Om transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa den förfogandeberättigade ska upplysningarna, instruktionerna och dokumenten lämnas av avsändaren. Detsamma gäller om den förfogandeberättigade inte kan lämna de upplysningar, instruktioner eller dokument som transportören behöver. Om transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa avsändaren ska upplysningarna, instruktionerna och dokumenten i stället lämnas av avsändaren enligt dokument.

Överlåtelse av rättigheter samt krav på frakt och andra fordringar

Överlåtelse av rättigheter enligt ett negotiabelt transportdokument

93 § Innehavaren av ett negotiabelt transportdokument får överlåta de rättigheter som följer av dokumentet. Om dokumentet utgörs av ett orderdokument överläts rättigheterna genom anteckning på dokumentet (endossering). Om dokumentet utgörs av ett innehavardokument eller ett dokument som är endosserat in blanco får överlåtelse ske utan endossering. Överlåtelse utan endossering får även ske om dokumentet är utställt till viss namngiven person eller order och överlåtelsen sker mellan den första innehavaren och den namngivna personen.

Är det negotiabla transportdokumentet utfärdat i elektronisk form får innehavaren överlåta de rättigheter som följer av dokumentet, om det är utställt till order eller till viss namngiven person eller order. Överlåtelsen ska ske i enlighet med villkor enligt 58 § andra stycket 1.

Innehavarens skyldigheter

94 § För en innehavare av ett negotiabelt transportdokument som inte är avsändare gäller att han eller hon i sin egenskap av innehavare blir underkastad de skyldigheter som följer av dokumentet endast om han eller hon utövar någon av rättigheterna under transportavtalet.

En innehavare som inte är avsändare ska inte anses utöva rättighet som avses i första stycket om innehavaren kommer överens med transportören om utbyte av ett transportdokument i enlighet med 59 § eller överlåter sina rättigheter i enlighet med 93 §.

Mottagarens ansvar för frakt och andra fordringar när utlämnande sker utan ett negotiabelt transportdokument

95 § Lämnas godset ut på annat sätt än mot ett negotiabelt transportdokument blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet endast om han eller hon har under rättats om fordringarna vid utlämnandet eller han eller hon ändå insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

Tvister

Förhållandet till unionsrättsakter och andra internationella instrument

96 § Bestämmelserna i 97, 98, 100 och 103 §§ gäller endast om inte annat följer av de unionsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § första stycket 1–4 lagen (2014:912) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden.

Allmänna bestämmelser om behörig domstol

97 § Ett avtal som har ingåtts innan en tvist har uppkommit och som inskränker karendens rätt att få en tvist om transport av gods enligt detta kapitel prövad i domstol är ogiltigt i den utsträckning som det begränsar karendens rätt att efter eget val väcka talan vid domstolen för den ort där

1. svaranden har sitt hemvist eller huvudkontor, eller, om ett huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,
2. godset enligt transportavtalet ska mottas eller lämnas ut, eller
3. godset först lastades ombord på eller slutligen lossades från fartyget.

Trots första stycket har karenden alltid rätt att väcka talan vid domstolen för den ort som har angetts i transportavtalet.

Talan mot en maritimt utförande part

98 § Vad som föreskrivs i 97 § första stycket om ogiltighet gäller också ett avtal som begränsar karendens rätt att efter eget val väcka talan mot en maritimt utförande part vid domstolen för den ort där

1. den maritimt utförande parten har sitt hemvist eller huvudkontor, eller, om ett huvudkontor saknas, där den maritimt utförande parten har sin vanliga vistelseort, eller
2. den maritimt utförande parten mottog eller lämnade ut godset, eller utförde sina uppgifter i förhållande till godset.

Särskilda partsförhållanden

99 § Vad som föreskrivs om ogiltighet i 97 § första stycket och 98 § gäller inte om avtalet har träffats mellan transportören och en maritimt utförande part, eller mellan två maritimt utförande parter.

Talan som är riktad mot både transportören och en maritimt utförande part

100 § Talan som är riktad mot både transportören och en maritimt utförande part och som stödjer sig på väsentligen samma grund ska väckas vid en domstol som är behörig enligt både 97 § första stycket och 98 §.

Första stycket gäller inte om avtal om behörig domstol har träffats enligt bestämmelserna i 103 §.

Om det inte finns någon domstol som är behörig enligt första stycket får talan väckas vid den domstol som är behörig enligt 98 § 2.

Behörig domstol när ett transportdokument utfärdats enligt ett certeparti

101 § Om ett transportdokument har utfärdats enligt ett certeparti eller annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg, och certepartiet eller avtalet innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att transportdokumentet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av transportdokumentet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av dokumentet som har förvärvat det i god tro.

Skiljeavtal

102 § Trots bestämmelserna i 97 § första stycket får parterna träffa avtal om att tvist om transport av gods enligt detta kapitel ska hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kändens val ska äga rum i en av de stater där en ort som anges i 97 § första stycket ligger.

Bestämmelserna i 97 § andra stycket och 101 § ska också tillämpas.

Volymkontrakt

103 § Vid ingående av volymkontrakt får transportören och avsändaren träffa avtal om vilken domstol som är behörig att pröva tvist mellan parterna eller var ett skiljeförfarande ska äga rum. Sådant avtal är giltigt endast om

1. överenskommelsen har intagits i volymkontraktet,
2. volymkontraktet anger parternas namn och adress, och
3. volymkontraktet är individuellt förhandlat eller tydligt anger att det innehåller en överenskommelse om behörig domstol eller platsen för skiljeförfarandet och anger den del av volymkontraktet som innehåller överenskommelsen.

Om ett transportdokument har utfärdats under ett volymkontrakt och kontraktet innehåller avtal som anges i första stycket är den som innehar transportdokumentet och som inte är part i volymkontraktet bunden av avtalet endast om

1. domstolen eller platsen för skiljeförfarandet ligger i någon av de orter som anges i 97 § första stycket,
2. överenskommelsen framgår av transportdokumentet, och
3. han eller hon i rimlig tid innan transportdokumentet förvärvades, har underrättats om vid vilken domstol talan ska väckas och om att den domstolen är exklusivt behörig eller var skiljeförfarandet ska äga rum.

Annan fart än linjefart

104 § Bestämmelserna i 102 § första stycket andra meningen och andra stycket och 103 § är inte tillämpliga om skiljeavtalet ingår i ett transportavtal i annan fart än linjefart och detta kapitel är tillämpligt på grund av 4 § andra stycket och transportdokumentet

1. anger parterna i certepartiet eller avtalet,
2. anger datum när certepartiet eller avtalet ingicks, och
3. genom en särskild hänvisning inkorporerar den bestämmelse i certepartiet eller avtalet som innehåller villkoren för skiljeavtalet.

Transporter utan anknäytning till Sverige

105 § Bestämmelserna i 97, 98, 100 och 102–104 §§ gäller inte om varken den avtalade platsen för godsets avlämnande eller den avtalade platsen för godsets utlämnande ligger i Sverige.

Överenskommelser efter att en tvist har uppkommit

106 § Efter det att en tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur tvisten ska behandlas.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***14 kap.****2 §⁴**

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

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 4 § första stycket får 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller 19 kap. 1 § första stycket 5 och 2 och 3 §§. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri.

Oavsett om befraktningen sker i inrikes fart, konventionsfart som avses i 13 kap. 2 § eller utanför sådan konventionsfart får 18 § om utfärdande av transportdokument inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

⁴ Senaste lydelse 2014:1452.

I inrikes fart i Sverige gäller det som följer av tredje stycket oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Det samma gäller i sådan konventionsfart som avses i 13 kap. 1 §, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd stat som är bunden av den konvention som anges i 13 kap. 1 §.

Att detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

Trampkonossement

I inrikes fart i Sverige gäller det som följer av tredje stycket oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Det samma gäller i sådan konventionsfart som avses i 13 kap. 2 §, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd stat som är bunden av den konvention som anges i 13 kap. 2 §.

Transportdokument under ett befraktningsavtal

5 §

Utfärdar bortfraktaren *konossement* för gods som befordras med fartyget, *bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset när det gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet*. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i *konossementet* kan inte göras gällande mot tredje man, om inte *konossementet* hänvisar till dem.

Bestämmelserna om konossement i 13 kap. 45–57 §§ gäller även konossement som avses i första stycket. När det följer av 13 kap. 3 § att bestämmelserna i kapitlet om transport av stycke-

Utfärdar bortfraktaren *transportdokument* för gods som befordras med fartyget *blir bortfraktaren, i förhållande till annan än befraktaren, ansvarig som transportör enligt vad som följer av 13 kap.* Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i *transportdokumentet* kan inte göras gällande mot tredje man, om inte *dokumentet* hänvisar till dem. För *transportdokumentet* gäller vad som föreskrivs om *transportdokument* i 13 kap.

gods skall tillämpas på konossementet, bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man med motsvarande tillämpning av reglerna i 13 kap. 4 och 24–40 §§.

15 §

Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen *skall* betalas vid anfordran.

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

Ersättningen *ska* betalas vid anfordran.

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

16 §

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

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

1) fio (free in and out), *skall* resebefraktaren sörja för lastningen,

2) liner terms (linjefartsvillkor), *skall* resebortfraktaren sörja för lastningen.

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

I fråga om däckslast *skall* 13 kap. 13 § tillämpas.

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

17 §

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

Bestämmelserna i 13 kap. 6–9 §§ *har motsvarande tillämpning.*

Ombordkonossement

1) fio (free in and out), *ska* resebefraktaren sörja för lastningen,

2) liner terms (linjefartsvillkor), *ska* resebortfraktaren sörja för lastningen.

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

I fråga om däckslast *ska* 13 kap. 17 § tillämpas.

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

Bestämmelserna i 13 kap. 14, 15, 18, 47 och 49 §§ *ska också tillämpas.*

Omborddokument

18 §

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

När godset har lastats *ska* resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren annars har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda *ett negotiabelt transportdokument som anger att godset har lastats ombord*, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter finns. För

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

Utfärdas enligt befraktningsavtalet *konossement* med andra villkor än dem som avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för resebortfraktaren, *skall* resebefraktaren hålla honom skadeslös.

sådant transportdokument gäller vad som föreskrivs om transportdokument i 13 kap.

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

Utfärdas enligt befraktningsavtalet *ett negotiabelt transportdokument* med andra villkor än dem som avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för resebortfraktaren, *ska* resebefraktaren hålla *henne eller* honom skadeslös.

19 §

Resan *skall* utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 13 kap. 12 § första och tredje styckena samt 16 och 17 §§ har motsvarande tillämpning.

Resan *ska* utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 13 kap. 14 § första stycket och 20–22 §§ *ska också* tillämpas.

25 §

Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 19 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 23 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 20 §.

Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 66, 94 och 95 §§.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 84 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 83 §.

26 §

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

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

I underrättelsen enligt första eller andra stycket *skall* anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av *eller annat förfogande över* godset *har* bestämmelserna i 13 kap. 22 § *motsvarande tillämpning*.

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

Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, *ska* resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, *ska* resebortfraktaren lossa och lägga upp godset i säkert förvar. Mottagaren och resebefraktaren *ska* underrättas om uppläggningsen.

I underrättelsen enligt första eller andra stycket *ska* anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av godset *ska* bestämmelserna i 13 kap. 81 § *också tillämpas*. *Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får resebortfraktaren förfoga över godset på något annat försvarligt sätt*.

27 §

Resebortfraktaren är ansvarig i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 24–35 och 37–39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § *har också motsvarande tillämpning.*

En mottagare som inte är resebortfraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av resebortfraktaren får han även åberopa reglerna i 5 §.

Resebortfraktaren är ansvarig i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 11, 23–29 och 31–43 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans *eller hennes* vård. Bestämmelserna i 13 kap. 30 § *ska också tillämpas.*

Beträffande mottagarens rätt att åberopa bestämmelserna i 13 kap. gäller 13 kap. 4 §.

31 §

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 27 §, *har* 13 kap. 25 och 26 §§ *motsvarande tillämpning.*

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 27 §, *ska* 13 kap. 24 § *första stycket* och 25–28 §§ *också tillämpas.*

50 §

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

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han ställer in fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna bortfaller.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han *eller hon* ställer in fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna bortfaller.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att

hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. När *konossement* har utfärdats gäller vad nu sagts i förhållande till tredje man bara om fordringen har antecknats i *konossementet*.

Konossement

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

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

hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. När *ett negotiabelt transportdokument* har utfärdats gäller vad nu sagts i förhållande till tredje man bara om fordringen har antecknats i *dokumentet*.

Transportdokument

62 §

Tidsbortfraktaren *ska* på begäran utfärda *ett negotiabelt transportdokument* för inlastat gods för den resa han *eller hon ska* utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om *tidsbortfraktaren* därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av *transportdokumentet* utöver vad som följer av befraktningsavtalet, *ska* tidsbefraktaren hålla *tidsbortfraktaren* skadeslös. *För transportdokumentet gäller vad som föreskrivs om transportdokument i 13 kap.*

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en mottagare som inte visar sin behörighet eller i övrigt i strid mot *det negotiabla transportdokumentet*, om han *eller hon* därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får i andra fall alltid kräva säkerhet för den ersättning han *eller hon* kan bli skyldig att betala på grund av ett utlämnande.

63 §

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 24–35 och 37–39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § *har också motsvarande tillämpning.*

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han även åberopa reglerna i 5 §.

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 11, 23–29 och 31–43 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans *eller hennes* vård. Bestämmelserna i 13 kap. 30 § *ska också tillämpas.*

Beträffande mottagarens rätt att åberopa bestämmelserna i 13 kap. gäller 13 kap. 4 §.

71 §

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid, *skall* tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, *skall* tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren ställa in fullgörelsen av befракtningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda *konossement*. Om betalning inte har tagits emot inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har ställt in fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid, *ska* tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, *ska* tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren ställa in fullgörelsen av befракtningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda *negotiabla transportdokument*. Om betalning inte har tagits emot inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har ställt in fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han *eller hon*

ersättning, om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller något annat liknande hinder som han inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

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

rätt till ersättning, om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller något annat liknande hinder som han *eller hon* inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han *eller hon* inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

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

15 kap.

5 §⁵

I detta kapitel avses med

transportör: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med ett fartyg transportera passagerare eller passagerare och resgods,

passagerare: den som transporteras eller ska transporteras med ett fartyg enligt ett avtal om passagerartransport samt den som med transportörens samtycke följer med fordon eller levande djur som transporteras enligt ett avtal om godstransport,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerarens räkning, under förutsättning att transporten inte sker enligt certeparti, *konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godstransport*, och

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerarens räkning, under förutsättning att transporten inte sker enligt *ett certeparti, eller ett transportdokument*, och

⁵ Senaste lydelse 2015:256.

handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på något annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet i eller på sitt fordon.

30 §⁶

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om transport av passagerare och resgods samt om möjligheten att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap.

17 kap.

1 §⁷

Om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last gäller York-Antwerpenreglerna 1994 i den mån något annat inte är avtalat.

Om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last gäller York-Antwerpenreglerna 2016 i den mån något annat inte är avtalat.

Regeringen tillkännager reglernas lydelse i engelsk text och svensk översättning.

5 §

Skall haveribidrag betalas av last eller annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.

Bestämmelser om redarens rätt att hålla inne gods för haveribidrag finns i 13 kap. 20 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att ägaren åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om det framställs krav på det, utan att han ställer säkerhet för det, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till övriga som har del i haveriet.

Ska haveribidrag betalas av last eller annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.

Bestämmelser om redarens rätt att hålla inne gods för haveribidrag finns i 13 kap. 83 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att ägaren åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om det framställs krav på det, utan att han *eller hon* ställer säkerhet för det, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till övriga som har del i haveriet.

⁶ Senaste lydelse 2015:256.

⁷ Senaste lydelse 1995:1314.

6 §

Har en skada eller kostnad drabbat fartyg eller last till följd av olyckshändelse och *skall* den varken hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 15 § tredje stycket eller 14 kap. 40 § fördelas efter samma grunder, faller den som enskilt haveri på den egendom som har drabbats av skadan eller orsakat kostnaden.

Om kostnader som *skall* hänföras till enskilt haveri avser fartyget och lasten eller fartyget och viss del av lasten eller avser delar av lasten tillhörande olika ägare, *skall* kostnaderna fördelas på den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. Kostnader för bärgning av last fördelas på dennas värde och den frakt som avser godset.

Utredning och fördelning av haveri som avses i andra stycket görs genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller i tillämpliga delar.

Har en skada eller kostnad drabbat fartyg eller last till följd av olyckshändelse och *ska* den varken hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 45 § tredje stycket eller 14 kap. 40 § fördelas efter samma grunder, faller den som enskilt haveri på den egendom som har drabbats av skadan eller orsakat kostnaden.

Om kostnader som *ska* hänföras till enskilt haveri avser fartyget och lasten eller fartyget och viss del av lasten eller avser delar av lasten tillhörande olika ägare, *ska* kostnaderna fördelas på den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. Kostnader för bärgning av last fördelas på dennas värde och den frakt som avser godset.

19 kap.

1 §

Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. en fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. en fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått under rättelse om bärgarlönens och andelens storlek; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. en fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. en fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på denne enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. en fordran på ersättning enligt 13 kap., med undantag för 13 kap. 5 § andra stycket, 21, 22, 42, 45, 54, 55, 84 eller 95 §§: inom två år från den dag då godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under transporten, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. en fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund (13 kap. 45 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispasschen vunnit laga kraft,

9. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa,

10. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning.

Om borgenären har rätt att förfordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispasschör, anses talan om fordringen väckt.

2 §

Den som infriat en fordran som avses i 1 § första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Talan mot den som, enligt 13 kap. 64 § tredje stycket, är skeppslegobefraktare eller identifieras som transportör får väckas efter den tid som anges i 1 § första stycket 5. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag då transportören identifierades eller då fartygets registrerade ägare eller skeppslegobefraktaren visade att han eller hon inte var transportör.

För kvittning med fordran som är preskriberad enligt 1 § första stycket 5 gäller 10 § preskriptionslagen (1981:130).

3 §

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i 1 § första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i 1 § första stycket 1, 2 eller 5 har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i 1 § första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum.

Avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i 1 § första stycket 5 ska vara skriftligt.

I 13 kap. 7 § första stycket 4 och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första och andra styckena samt 1 § första stycket 5 och 2 §. I 15 kap. 35 § andra och tredje styckena finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt 1 § första stycket 6 och 7.

4 §

Frågor om preskription av en fordran som avses i detta kapitel bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

5 §

Särskilda bestämmelser om pre-skription av sådana fordringar som avses i 1 § första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2019 beträffande 17 kap. 1 § och i övrigt den dag regeringen bestämmer.

2. I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §⁸

I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg får regeringen, i den mån det *prövas erforderligt*, förordna, att resa med sådant fartyg *må företagas allenast* med tillstånd av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som *må hava uppställts* för tillståndet. *Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning på* fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350.

För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller *å* fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord *å* fartyget *må villkor icke uppställas*.

Trots förordnande enligt första stycket, *skall* i sjölagen (1994:1009) *givna föreskrifter*, som avser befogenhet för en befälhavare att sälja av redarens gods eller för en befälhavare, transportör eller bortfraktare att sälja

I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg får regeringen, i den mån det *anses nödvändigt*, förordna, att resa med sådant fartyg *får ske endast* med tillstånd av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor som *gäller* för tillståndet. *Det nu sagda ska dock inte tillämpas på* fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350.

För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller *på* fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord *på* fartyget *får villkor inte ställas upp*.

Trots förordnande enligt första stycket, *ska de bestämmelser* i sjölagen (1994:1009) som avser befogenhet för en befälhavare att sälja av redarens gods eller för en befälhavare, transportör eller bortfraktare att sälja av lasten eller

⁸ Senaste lydelse 1994:1014.

av lasten eller som rör lossning av gods på annan plats än på bestämmelseorten, tillämpas även om därigenom gods skiljs från fartyget på annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock får i fall, som avses i 13 kap. 11 § tredje stycket och 14 kap. 34 § sjölagen, lossning av gods inte ske på annan plats än i lastningshamnen utan medgivande av regeringen eller av den som regeringen därtill bemyndigat.

som rör lossning av gods på annan plats än på bestämmelseorten, tillämpas även om därigenom gods skiljs från fartyget på annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock får i fall, som avses i 13 kap. 54 § andra stycket och 14 kap. 34 § sjölagen, lossning av gods inte ske på annan plats än i lastningshamnen utan medgivande av regeringen eller av den som regeringen därtill bemyndigat.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.3 Förslag till lag om ändring i köplagen (1990:931)

Härigenom föreskrivs att 49 § köplagen (1990:931) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

49 §

Följer tidpunkten för betalningen inte av avtalet, *skall* köparen betala när säljaren kräver det. Köparen är dock inte skyldig att betala förrän varan hålls honom till handa eller ställs till hans förfogande i enlighet med avtalet.

Innan köparen betalar har han rätt att undersöka varan på det sätt som följer av sedvänja eller bör medges med hänsyn till omständigheterna, om inte det avtalade sättet för avlämnandet och betalningen är oförenligt med en sådan undersökning.

Har *konossement* utfärdats för varans transport till bestämmelseorten *eller transporteras varan i övrigt* på sådana villkor att säljaren inte sedan betalning har skett får förfoga över varan, får utan hinder av första eller andra stycket betalning krävas mot *konossement* eller när köparen har tagit emot *fraktsedel* eller annat bevis för att varan transporteras på sådana villkor.

Följer tidpunkten för betalningen inte av avtalet, *ska* köparen betala när säljaren kräver det. Köparen är dock inte skyldig att betala förrän varan hålls *honne eller* honom till handa eller ställs till hans *eller hennes* förfogande i enlighet med avtalet.

Innan köparen betalar har han *eller hon* rätt att undersöka varan på det sätt som följer av sedvänja eller bör medges med hänsyn till omständigheterna, om inte det avtalade sättet för avlämnandet och betalningen är oförenligt med en sådan undersökning.

Har *ett transportdokument* utfärdats för varans transport till bestämmelseorten på sådana villkor att säljaren inte sedan betalning har skett får förfoga över varan, får utan hinder av första eller andra stycket betalning krävas mot *transportdokumentet* eller när köparen har tagit emot *det* eller annat bevis för att varan transporteras på sådana villkor.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling

Härigenom föreskrivs att 2, 12 och 24 §§ lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §⁹

Följande handlingar omfattas av bestämmelserna om dödande av förkommen handling:

1. löpande skuldebrev,

2. växlar,

3. *konossement,*

3. *negotiabla transportdokument,*

4. andra handlingar än de som anges i 1–3, vars uppvisande utgör villkor för rätt att kräva betalning eller att begära att någon annan förpliktelse fullgörs,

5. handlingar, vars uppvisande utgör villkor för att antecknas som innehavare av en rättighet på ett sådant konto som avses i lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument,

6. aktiebrev, och

7. in-teckningshandlingar.

Bestämmelserna tillämpas inte på banksedlar. De tillämpas inte heller på obligationer eller förlagsbevis utom i fråga om obligationer med en löptid på högst ett år som har ställts till innehavaren och som ges ut av en bank eller ett kreditmarknadsföretag.

12 §¹⁰

Den som är förpliktad att fullgöra vad som blivit utfäst i en dödad handling ska utfärda en ny handling som svarar mot den handling som har dödats. Är den dödade handlingen en in-tecknad fordringshandling eller ett aktiebrev ska i stället den in-tecknade egendomens ägare respektive aktiebolaget utfärda en ny handling. Någon ny handling ska dock inte utfärdas, om den dödade handlingen var en handling vars uppvisande endast utgjorde ett villkor för att någon

⁹ Senaste lydelse 2016:63.

¹⁰ Senaste lydelse 2016:63.

ska antecknas som innehavare av en rättighet på ett sådant konto som avses i lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument.

En ny handling, som enligt första stycket utfärdas i stället för en dödad inteckningshandling, gäller inte som inteckningshandling förrän anteckning gjorts enligt 13 § andra stycket.

<p>I fråga om växel och <i>konossement</i> gäller även särskilda bestämmelser om ställande av säkerhet.</p>	<p>I fråga om växel och <i>negotiabla transportdokument</i> gäller även särskilda bestämmelser om ställande av säkerhet.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

24 §

En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av pantbrev i en fastighet eller en tomträtt får överklagas till tingsrätten i den ort där det inskrivningskontor som handlägger inskrivningsärenden avseende fastigheten ligger. Om beslutet avser pantbrev på grund av in-teckning i skepp eller skeppsbygge, får det överklagas till tingsrätten i skeppets hemort eller i den ort där bygget utförs.

En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av företagsintec-kningsbrev eller företagsinteckning får överklagas till tingsrätten i den ort där inskrivningsmyndigheten ligger.

En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av in-tecknad for-dringshandling får överklagas till tingsrätten i den ort där inskrivnings-myndigheten ligger eller, i fråga om in-teckning i järnväg, tingsrätten i den ort där det inskrivningskontor som handlägger inskrivnings-ärenden avseende järnvägen ligger.

<p>En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av <i>konossement</i> får överklagas till tings-rätten i godsets bestämmelseort.</p>	<p>En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av <i>negotiabelt transportdokument</i> får överklagas till tingsrätten i godsets bestäm-melseort.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

I andra fall än som avses i första–fjärde styckena får en förvalt-ningsmyndighets beslut om dödande av förkommen handling över-klagas till tingsrätten i den ort där förpliktelsen ska fullgöras. Om en sådan ort inte är nämnd i handlingen får beslutet överklagas till den tingsrätt där den förpliktade ska svara i tvistemål som avser betal-ningsskyldighet i allmänhet.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.5 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1904:12 s. 3) angående vad till svenska handels och sjöfartens betryggande under krig mellan främmande makter bör iakttagas m.m.

Häri genom föreskrivs att 2 § kungörelsen (1904:12 s. 3) angående vad till svenska handels och sjöfartens betryggande under krig mellan främmande makter bör iakttagas m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Ej må fartygsbefälhafvare innehafva falska eller dubbla skeppshandlingar och konossementer. Likaledes vare honom förbjudet att vid något tillfälle eller under hvilken förevändning som helst hissa utländsk flagga.

2 §

Befälhavare på fartyg får inte inneha falska eller dubbla skeppshandlingar och negotiabler transportdokument. Det är inte heller tillåtet för befälhavaren att vid något tillfälle eller under vilken förevändning som helst föra utländsk flagga.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1956:413) om klassificering av kött

Härigenom föreskrivs att 6 § förordningen (1956:413) om klassificering av kött ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹¹

Kött av nötkreatur, häst, får, svin eller ren, som *ej* är klassificerat, *må ej försälgas* eller saluhållas under benämning, som överensstämmer med av *Jordbruksverket jämligt* 5 § för viss kvalitets klass fastställd benämning eller är av beskaffenhet att lätt kunna förväxlas med sådan benämning eller, utan att vara av beskaffenhet som nyss är sagt, innehåller ordet ”Klass” eller förkortning av detta ord eller ordsammansättning, *vari* nämnda ord ingår. Hinder *skall* dock *ej* föreligga för användningen av benämningen ”Prima” eller ”Sekunda”.

Ej må någon i slutsedel, leveranskontrakt, räkning, *följesedel*, *fraktsedel*, *konossement* eller annan *sådan* skriftlig handling, som upprättats i samband med försäljning av *ej klassificerat* kött, använda sådan benämning *å* köttet, som enligt första stycket *ej må* nyttjas vid försäljning eller saluhållande av varan.

Kött av nötkreatur, häst, får, svin eller ren, som *inte* är klassificerat, *får inte säljas* eller saluhållas under benämning, som överensstämmer med av *Jordbruksverket enligt* 5 § för viss kvalitets klass fastställd benämning eller är av beskaffenhet att lätt kunna förväxlas med sådan benämning eller, utan att vara av beskaffenhet som nyss är sagt, innehåller ordet ”Klass” eller förkortning av detta ord eller ordsammansättning, *i vilken* nämnda ord ingår. Hinder *ska* dock *inte* föreligga för användningen av benämningen ”Prima” eller ”Sekunda”.

Det är inte tillåtet att i slutsedel, leveranskontrakt, räkning, *följesedel*, *transportdokument* eller annan skriftlig handling, som upprättats i samband med försäljning av kött *som inte är klassificerat*, använda sådan benämning *på* köttet, som enligt första stycket *inte får* nyttjas vid försäljning eller saluhållande av varan.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹¹ Senaste lydelse 1991:1686.

2 Inledning

2.1 Uppdraget

Regeringen beslutade den 22 december 2016 direktiv om att låta en särskild utredare lämna ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda Förenta Nationernas konvention om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss,¹ de s.k. Rotterdamreglerna, och lämna ett förslag till ställningstagande. Om utredaren föreslår att Sverige ska tillträda Rotterdamreglerna, ska utredningen också ange när det bör ske.

I uppdraget ingår även att föreslå de lagändringar som behövs eller i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Detta gäller oavsett vilket ställningstagande utredningen gör i frågan om Sveriges tillträde till Rotterdamreglerna. Enligt direktiven ingår det inte i uppdraget att göra en översyn av bestämmelserna om befraktning av fartyg. Utredningen är dock oförhindrad att föreslå ändringar i dessa bestämmelser, eller andra bestämmelser om godstransport, om det behövs eller framstår som lämpligt med anledning av ett tillträde till Rotterdamreglerna.

Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser om domstols behörighet och skiljeförfaranden. En tillämpning av bestämmelserna kräver en särskild förklaring från den tillträdande staten. Enligt direktiven ska utredningen ha som utgångspunkt att Sverige inte ska förbinda sig att tillämpa bestämmelserna. Utredningen ska dock belysa hur de bestämmelser om behörig domstol, skiljeförfaranden och lagval som gäller i dag i fråga om godstransporter till sjöss förhåller sig till ett tillträde till Rotterdamreglerna och lämna eventuella förslag till lagändringar. Enligt direktiven ska utredningen särskilt beskriva förenligheten av de bedömningar och förslag som utredningen

¹ United Nations Convention for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008.

lämnar med den EU-rättsliga regleringen på området. Utredningen ska även överväga i vilken utsträckning den föreslagna regleringen ska vara tvingande.

I uppdraget ingår även att föreslå hur regleringen av inrikes godstransporter till sjöss ska vara utformad. Enligt direktiven bör utgångspunkten för utredningen vara att godstransporterna ska regleras likartat oavsett om det är fråga om inrikes eller internationella sjötransporter. I direktiven framhålls dock att det kan finnas skäl att särreglera vissa typer av inrikes sjötransporter.

Regeringen beslutade den 7 december 2017 tilläggsdirektiv om förlängd tid för uppdraget.

Regeringens direktiv till utredningen samt tilläggsdirektivet bifogas betänkandet (dir. 2016:113 och 2017:121), se *bilaga 1 och 2*.

2.2 Utredningens arbete

Utredningen påbörjade sitt arbete i februari 2017. Arbetet har bedrivits i samråd med de av regeringen utsedda experterna. Utredningen har i denna del haft tolv sammanträden. Utredningen har hållit sig informerad om det motsvarande lagstiftningsarbete som har påbörjats i Danmark och Norge. Utredningen har även hållit sig informerad om hur andra länder som är betydelsefulla för Sverige ur handelspolitisk synvinkel ser på frågan om tillträde till och införlivande av Rotterdam-reglerna.

3 Några utvecklingslinjer beträffande regleringen av styckegods till sjöss

3.1 Den internationella regleringen

3.1.1 Inledning

Den grundläggande regleringen av internationella styckegodsgods-transporter till sjöss utgörs av 1924 års internationella konvention för förenhetligandet av vissa regler avseende konossement (Haag-reglerna).¹ År 1968 kompletterades Haagreglerna med ett ändringsprotokoll, kallat Visbyreglerna.² Gemensamt benämns reglerna för Haag-Visbyreglerna.

År 1978 antog FN:s kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) en ny konvention på området. Den fick namnet Förenta Nationernas konvention avseende transport av gods till sjöss (Hamburgreglerna).³ Konventionen utgjorde ett försök till att modernisera Haag-Visbyreglerna. Hamburgreglerna fick emellertid inte någon större anslutning internationellt. Fortfarande utgör därmed Haag-Visbyreglerna den internationella standarden på området.

Den Internationella sjörättskommittén (CMI) tog år 2000 initiativ till ett nytt försök att modernisera den internationella regleringen på området. Efter förhandlingar i UNCITRAL antog Förenta Nationernas generalförsamling år 2008 en konvention om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss (Rotterdam-reglerna).

¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924.

² Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1968.

³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.

3.1.2 Haagreglerna

Ett av syftena med Haagreglerna var att skapa en balans mellan redarnas och transportkundernas intressen. Därtill fanns det ett behov av ett internationellt gångbart negotiabelt sjötransportdokument, dvs. ett omsättningsbart transportdokument som representerar godset. Under 1800-talet var det vanligt förekommande att sjötransportörerna använde sig av avtalsvillkor varigenom transportören friskrev sig från ansvar. Den berömda engelska sjörättsjuristen T.E. Scrutton uttryckte saken på så sätt att friskrivningarna gick så långt att redarna till slut inte svarade för något annat än mottagandet av frakten ("... there appears to be no duty imposed on the fortunate shipowner but that of receiving the freight." Se förordet till *On Charterparties and Bills of Lading*, 1 ed. 1886).

Det rättstekniska hjälpmedlet för att stoppa friskrivningarna blev att införa tvingande rättsregler. I USA var transportkunderna dominerande, vilket ledde till att USA år 1893 antog den s.k. Harter Act och därigenom skapade en ny fördelning av ansvaret mellan sjötransportörer och transportkunder för både export- och importgods. En liknande lagstiftning antogs därefter i andra länder.

Med förebild i den lagstiftning som hade växt fram påbörjades det internationella förhandlingsarbete som skulle komma att resultera i Haagreglerna. Ett utkast till standardformulär för negotiabla transportdokument, s.k. konossement, utarbetades inom den engelska underavdelningen till CMI. Förslaget blev därefter reviderat och föremål för fortsatta förhandlingar innan det antogs. Konventions-texten kom att bygga på det framarbetade utkastet till standardkonossementen. Haagreglerna blev accepterade av världens ledande sjöfartsnationer och fick med tiden stor utbredning.

Haagreglerna innehåller främst tvingande regler om transportörens ansvar när konossement utställts. Reglerna bygger på en kompromiss mellan redarnas och transportkundernas intressen. Kompromissen innebär att transportören åtar sig ett visst begränsat ansvar för godsskador och gods förluster såvida transportören inte kan visa att rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits. Vidare är transportören ansvarig för fartygets sjövärdighet. Utgångspunkten i Haagreglerna är emellertid att sjöresan betraktas som ett gemensamt äventyr för fartyg och last, vilket innebär att nautiska fel inte omfattas av transportörens ansvar.

Den ersättning som kan krävas av transportören i varje särskilt skadefall är enligt Haagreglerna begränsat till högst 100 pund sterling eller motsvarande belopp i annat mynt per kolli eller enhet. Parterna är fria att avtala om högre men inte lägre ersättningsbelopp. Kolli-begränsningen tillämpas i första hand och enhetsbegränsningen i andra hand.

3.1.3 Visbyprotokollet

CMI antog år 1959 ett ändringsförslag i fråga om Haagreglernas tillämpningsområde. Emellertid fanns det behov av att revidera reglerna även på andra punkter, bl.a. i fråga om ansvarsbegränsningen. Världsinflationen hade urholkat ansvarsbeloppen och valutornas värde hade ändrats. Samtidigt visade det sig råda delade meningar om vad som skulle utgöra ett kolli. Samlastning i containers och på pallar orsakade tillämpningsproblem. Dessutom gav kolli och enhetsbegränsningen ett ojämnt utslag för olika slags last.

Efter att CMI arbetat fram ett förslag med tillägg och ändringar i Haagreglerna behandlades förslaget vid den sjörättsliga diplomatkonferensens tolfte session i Bryssel. Förslaget antogs år 1968 i form av ett ändringsprotokoll till Haagreglerna. De genom ändringsprotokollet ändrade och kompletterande Haagreglerna kom att benämnas Haag-Visbyreglerna.

Genom Haag-Visbyreglerna ändrades ansvarsbegränsningen till att utgöra antingen 10 000 Poincaréfrancs⁴ för varje kolli eller enhet som hade förlorats eller skadats eller 30 Poincaréfrancs för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Av dessa båda alternativa begränsningar skulle i varje särskilt fall den begränsning som gav det högsta begränsningsbeloppet tillämpas. Vidare infördes en speciell regel om begränsningsrättens bortfall om transportören orsakat skadan uppsåtligt eller genom viss kvalificerad vårdslöshet.

Förutom konventionens tillämpningsområde och frågan om ansvarsbegränsning behandlar Visbyreglerna även konossementets bevisverkan, utsträckning av bortfraktarens konventionsförmåner till dennes anställda, preskription samt reglernas tillämplighet vid atomskador.

⁴ Poincaréfrancs är en form av guldbaserad internationell valutaenhet som tidigare användes för att bestämma ansvarsnivåer i konventioner. I dag fyller särskilda dragningsrätter (SDR) den funktion som Poincaréfrancs tidigare hade.

Haag-Visbyreglerna kom att bli dominerande bland världens ledande sjöfartsnationer, dock med undantag för USA.

År 1979 antogs ytterligare ett ändringsprotokoll till Haagreglerna, det s.k. SDR-protokollet.⁵ Genom SDR-protokollet mättes ansvarsbegränsningarna i särskilda dragningsrätter (SDR)⁶ i stället för Poincaréfranc. SDR-protokollet innebar att ansvaret begränsades till 667 SDR per enhet eller kolli samt till 2 SDR per kilo.

3.1.4 Hamburgreglerna

Den balans mellan olika intressen som uppnåddes genom Haagreglerna vilade på en kompromiss som hade utarbetats av näringen själv. Inflytandet var särskilt stort från näringen i de vid den tiden stora industriländerna. Justeringarna i Visbyreglerna bibehöll denna balans. Emellertid ville utvecklingsländerna förändra ansvarssystemet. De ville också vara företrädare från början i arbetet med att revidera regleringen. Samma önskan hade regeringarna i vissa industriländer eftersom de ansåg att de hade kommit in i förhandlingsprocessen kring Haagreglerna i ett för sent skede.

Mot den bakgrunden påbörjades förhandlingar om en ny konvention. Förhandlingarna skedde till en början i FN-organet för handel och utveckling (UNCTAD). Ett viktigt tema för förhandlingarna var att ta tillvara intresset hos de utvecklingsländer som saknade eget tonnage. UNCTAD fastställde vissa riktlinjer för en ny konvention och överlämnade därefter frågan till UNCITRAL. Arbetet resulterade i Hamburgreglerna som antogs år 1978.

Reglerna innebar vissa öknings av ansvarsbeloppen. Vidare infördes en inflationsjustering av beloppen och några av undantagen för transportörens ansvar togs bort. En av de mest framträdande ändringarna i förhållande till Haag-Visbyreglerna var att transportörens möjlighet att åberopa ansvarsfrihet på grund av nautiskt fel togs bort. En annan framträdande ändring var införandet av regler som begränsar giltigheten av vissa jurisdiktionsklausuler.

⁵ Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading of 25 August 1924 as modified by the Amending Protocol of 23 February 1968 (1979).

⁶ SDR är en s.k. valutakorg som består av euro, japanska yen, kinesiska yuan, brittiska pund och amerikanska dollar. 1 SDR motsvarar i dag cirka 1,43 USD eller 12,64 SEK (uppgifter från Internationella valutafondens hemsida www.imf.org, 2018-05-03).

Den internationella anslutningen till Hamburgreglerna blev emellertid begränsad. I stället utgör Haag-Visbyreglerna alltjämt den internationella standarden på området.

3.1.5 1980 års konvention om internationella multimodala godstransporter

Hamburgreglerna kom att följas av en konvention om multimodala transporter.⁷ Konventionen ansluter till Hamburgreglerna. Förhandlingarna kring konventionen påbörjades samma år som Hamburgreglerna antogs och i likhet med Hamburgreglerna förhandlades konventionen i UNCTAD. Anslutningen till konventionen har dock varit så begränsad att den ännu inte har trätt i kraft.

3.1.6 1991 års terminaloperatörskonvention

Vid en diplomatkonferens i april 1991 antog FN en konvention som reglerar ansvaret för terminaloperatörer.⁸ Konventionen reglerar terminaloperatörens ansvar för förlorat och skadat gods vid internationella transporter samt terminaloperatörens ansvar vid dröjsmål att leverera godset. I likhet med 1980 års konvention om internationella multimodala godstransporter har dock anslutningen till konventionen varit så begränsad att den ännu inte har trätt i kraft.

3.1.7 Rotterdamsreglernas framväxt och arbetet inom UNICTRAL

Haagreglerna och Haag-Visbyreglerna är till stora delar utarbetade av CMI. Hamburgreglerna är däremot ett resultat av förhandlingar inom FN-organisationer med en begränsad påverkan från CMI.

Efter tillkomsten av Hamburgreglerna fortsatte CMI med arbetet att se över den internationella regleringen på området. Samtidigt fanns det ett intresse från UNCITRAL:s sida att skapa en mer modern konvention. Mellan CMI och UNCITRAL påbörjades därför ett samarbete för att ta fram en ny konvention.

⁷ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980.

⁸ United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (1991).

CMI presenterade år 2001 ett konventionsutkast för UNCITRAL. Arbetet fortsatte därefter inom UNCITRAL:s arbetsgrupp för transporträtt, Working Group III. Arbetsgruppen fick i uppdrag att i samarbete med representanter för såväl UNCITRAL:s medlemsländer som länder som inte var medlemmar i UNCITRAL samt i samarbete med ett flertal internationella organisationer förbereda ett utkast till en ny konvention. Förhandlingarna inom arbetsgruppen pågick därefter under sex år. Arbetet ledde fram till att FN:s generalförsamling i december 2008 antog den konvention som kom att kallas för Rotterdamreglerna.⁹

Förarbetena till Rotterdamreglerna är tillgängliga på UNCITRAL:s hemsida, www.uncitral.org.

3.2 Den svenska konventionsgrundade lagstiftningen

3.2.1 1936 års sjölagsändringar

Haagreglerna införlivades med svensk rätt genom lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, den s.k. konossementslagen. Lagen utgjorde i princip en översättning av Haagreglerna och tillämpades på sådan konossementsfart som avsåg export från Sverige samt import från stat som var ansluten till Haagreglerna. Dessutom tillkom ett nytt 5 kap. i den dåvarande sjölagen (1891:35 s. 1) som tillämpades på transporter som föll utanför konossementslagen.

Förarbetena till lagändringarna, som byggde på ett nordiskt samarbete och brukar kallas för 1936 års sjölagsändringar, är intagna i NJA II 1936 s. 269 ff.

3.2.2 1973 års sjölagsändringar

Visbyreglerna införlivades i svensk rätt år 1973 genom ändringar i 1891 års sjölag. De sammantagna konventionsreglerna arbetades in i 5 kap. samtidigt som reglerna om passagerarbefordran bröts ut till ett särskilt kapitel. Konossementslagen bevarades bara för tillämp-

⁹ Antagen genom resolution 63/122 den 11 december 2008.

ning i förhållande till stater som tillträtt de ursprungliga Haagreglerna men inte Visbyreglerna. Förarbetena till lagändringarna återfinns i SOU 1972:10 och prop. 1973:137.

Bestämmelserna i det omarbetade 5 kap. var uppdelade på fem huvudavdelningar. Den första avdelningen var av inledande natur och innehöll bestämmelser som var gemensamma för alla typer av avtal om befordran av gods med fartyg. Därefter följde tre avsnitt som behandlade resebefraktning, tidsbefraktning och konossement. Kapitlet avslutades med tre paragrafer som reglerade frågan i vilken utsträckning kapitlets bestämmelser var tvingande samt frågan om tillämplig lag.

Avsikten var att så snart som möjligt säga upp Haagreglerna och avskaffa konossementslagen. Av olika skäl dröjde det emellertid till år 1985 innan Haagreglerna sades upp och konossementslagen avskaffades (se prop. 1983/84:77).

År 1985 tillträdde Sverige det ovannämnda SDR-protokollet och SDR infördes därmed som beräkningsenhet i 5 kap. (se prop. 1982/83:159).

3.2.3 1994 års sjölag

År 1980 fick den då sittande sjölagsutredningen i uppdrag att göra en allmän översyn av reglerna för godsbefordran med hänsyn till sjöfartens utveckling. I utredningens uppdrag ingick också att överväga om Hamburgreglerna kunde införlivas med den svenska sjölagstiftningen.

Efter att sjölagsutredningen hade lämnat sitt slutbetänkande Översyn av sjölagen 2 (SOU 1990:13) och regeringen lagt fram proposition i saken (prop. 1993/94:195) antog riksdagen år 1994 en ny sjölag. Vid den tidpunkten var behovet av en reform stort. På linjefartens område hade nya lasthanteringsmetoder tagits i bruk. Vidare hade den ökade användningen av containrar till underlättande av lasthanteringen och godsets eventuella landtransport i anslutning till sjötransporten förändrat de kommersiella mönstren och systemtransporterna hade blivit dominerande med hjälp av logistisk planering. Genom den digitala utvecklingen hade dokumenthanteringen och den administrativa planeringen blivit alltmer effektiv. Transporttjänsterna hade blivit både snabbare och mer regelbundna.

Utvecklingen hade i sin tur lett till att fartygens hamntider kunde förkortas. Vidare hade sjö- och landtransportsystemen börjat integreras och när det gäller befraktning av fartyg hade det skett åtskilliga förändringar, särskilt i avtalspraxis. För en utförlig beskrivning av reformbehovet, se prop. 1993/94:195 s. 136 ff.

Sjölagsutredningen föreslog att Sverige skulle tillträda Hamburg-reglerna, men endast under förutsättning att konventionen vann en förhållandevis vidsträckt anslutning. När så inte skedde valdes från svensk sida att behålla anslutningen till Haag-Visbyreglerna. Samtidigt anpassades sjölagens regler om godsbefordran till Hamburg-reglerna i den utsträckning det var möjligt utan att bryta mot de folkrättsliga förpliktelserna som följer av Haag-Visbyreglerna (se prop. 1993/94:195 s. 150 f.).

I den nya sjölagen fick bestämmelserna en annan indelning. Det nya systemet innebar att dåvarande 5 kap. om godsbefordran delades upp i två nya kapitel; 13 kap. om styckegodstransport och 14 kap. om befraktning av fartyg.

4 Den nuvarande svenska regleringen

4.1 Allmänt

Bestämmelser om transport av styckegods till sjöss finns i 13 kap. sjölagen. Karaktäristiskt för styckegods är att godset ofta samlas med annat gods och emballeras. Hit hör t.ex. gods som transporteras i containrar eller på pallar. Bestämmelserna tillämpas vid både internationella och inrikes transporter. Uppmärksamheten riktar sig här mot förflyttning av godset som sådant.

I fråga om certepartier tillämpas som utgångspunkt i stället bestämmelserna i 14 kap. om befraktning av fartyg. Certepartier ingår huvudsakligen i fråga om bulktransport. Hit räknas bl.a. transport av olja och kemikalier med tankfartyg. Här är uppmärksamheten i stället i huvudsak inriktad mot transportmedlet. Vissa av bestämmelserna i 13 kap. är emellertid tillämpliga då konossement utfärdas under ett certeparti.

Den rättsliga regleringen om avtal om styckegodstransport utgår från godset och den som har åtagit sig att transportera det. Vid befraktning av fartyg är utgångspunkten i stället fartyget och redaren.

Bestämmelserna i 13 kap. bygger i grunden på Haag-Visbyreglerna. Eftersom bestämmelserna så långt som möjligt har anpassats till Hamburgreglerna kan regleringen sägas utgöra en hybrid mellan Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna.

Nedan beskrivs huvuddragen i 13 kap. Kortfattat kommenteras även några av bestämmelserna i 14 kap.

4.2 Parterna i ett transportavtal

Parterna i ett transportavtal är definierade i 13 kap. 1 § och 14 kap. 1 §. Terminologin skiljer sig emellertid åt beroende på vilket kapitel som är tillämpligt.

Den som genom avtal har åtagit sig att genomföra transporten kallas i 13 kap. för *transportör* och i 14 kap. för *bortfraktare*. Den andra avtalsparten kallas för *avsändare* respektive *befraktare*. Inom engelsk terminologi används uttrycket *carrier* gemensamt för transportör och bortfraktare. Avsändaren benämns *shipper* (ibland *sender* eller *consignor*) och befraktaren benämns *charterer*.

Redaren är enkelt uttryckt den som ansvarar för driften av fartyget. Om en redare har åtagit sig att genomföra transporten blir denne transportör/bortfraktare. Emellertid utförs transporten ofta av annan än transportören. Enligt 13 kap. 1 § kallas den som utför transporten i sådant fall för *undertransportör*. Motsvarande terminologi saknas vid befraktning av fartyg. En befraktares befraktare brukar dock kallas för *underbefraktare* (eng. *sub-charterer*).

Utöver den särskilda terminologin som beskriver de olika partsförhållandena finns det en terminologi som beskriver godsets förflyttning. Den som godset transporteras till kallas *mottagare* (eng. *receiver* eller *consignee*). Den som fysiskt utför transporten är redaren (transportör och undertransportör). Den som fysiskt lastar av godset till fartyget kallas för *avlastare*. På engelska kallas avlastaren för *shipper*. Med *shipper* kan emellertid även avses avsändaren. Beroende på hur det bakomliggande köpavtalet ser ut kan både avlastaren och mottagaren vara avsändare.

4.3 Transportdokument

4.3.1 Inledning

Enligt 13 kap. 2 § är bestämmelserna i 13 kap. tillämpliga på alla typer av avtal som ingås om sjötransport av styckegods. Det gäller såväl muntliga som skriftliga avtal. Det klassiska sjötransportdokumentet utgörs av konossementet och 13 kap. innehåller detaljerade bestämmelser om just detta transportdokument. Konossementets betydelse har dock minskat till förmån för bruket av sjöfraktsedlar.

4.3.2 Konossementet

Konossementet definieras i 13 kap. 42 § och kan sägas ha tre funktioner:

- Det är bevis för att transportavtal har ingåtts på vissa villkor.
- Det är bevis för att gods av visst slag och mängd tagits ombord på visst fartyg.
- Det ger innehavaren en exklusiv rätt att på destinationsorten få godset utlevererat till sig.

Bestämmelserna i 13 kap. skiljer mellan olika typer av konossement.

- Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren (se 13 kap. 42 § andra stycket). Ett konossement som är ställt till viss man och inte är ägnat för överlåtelse till annan än den nämnde kallas för *rektakonossement*.
- Med *genomgångskonossement* förstås, enligt 13 kap. 43 §, ett konossement i vilket det anges att transportören av godset ska utföras av fler än en transportör. Den som utfärdar ett genomgångskonossement ska se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossementet.
- Ett *mottagningskonossement* utfärdas av transportören på avlastarens begäran när transportören har tagit emot godset (13 kap. 44 § första stycket).
- Ett *ombordkonossement* ska utfärdas sedan godset har lastats ombord för det fall avlastaren begär det (13 kap. 44 § andra stycket). Om mottagningskonossement har utfärdats ska det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Avlastaren har även rätt att få särskilda konossement för delar av godset om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

I 13 kap. 46 § finns en utförlig reglering av vilka uppgifter ett konossement ska innehålla.

Transportören ska i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet är riktiga (13 kap. 48 §). Om transportören har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet

eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten ska transportören göra förbehåll om detta i konossementet.

Konossementets bevisverkan beskrivs i 13 kap. 49 §. Av paragrafen framgår bl.a. att konossement gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utfärdats, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 13 kap. 48 §.

Köparen måste kunna förlita sig på att beskrivningen av godset stämmer eftersom han eller hon själv inte har möjlighet att undersöka det. För att konossementet ska fylla sin funktion, att representera godset vid dess omsättning, har transportören ålagts ett strängt ansvar för riktigheten av konossementets uppgifter om godset (13 kap. 50 §). Avlastaren ansvarar dock för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans eller hennes begäran har tagits in i konossementet (13 kap. 51 §).

I 13 kap. 52 § regleras rätten att få ut godset mot uppvisande av konossement. I 13 kap. finns även bestämmelser om vad som gäller när flera konossementsinnehavare anmäler sig samt bestämmelser som reglerar utlämnande av gods vid förkommet konossement och förvärv av konossement i god tro (53 och 55–56 §§). Vidare innehåller 13 kap. en bestämmelse om säljarens stoppningsrätt (13 kap. 57 §). Enligt 13 kap. 57 § andra stycket får stoppningsrätten inte göras gällande mot tredje man (dvs. annan än köparen) som i god tro förvärvat konossementet.

4.3.3 Sjöfraktsedel

Det är mest i samband med längre sjötransporter som konossement kommer till användning. Vid kortare sjötransporter, exempelvis inom kust- och skärgårdstrafiken, används i stället sjöfraktsedel. Vad som utgör en sjöfraktsedel definieras i 13 kap. 58 §. Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan beskrivs i 13 kap. 59 §.

Sjöfraktsedeln fungerar som ett bevis för att avtal om sjötransport har ingåtts och att transportören har tagit emot godset. Vidare innehåller sjöfraktsedeln ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i sjöfraktsedeln. Sjöfraktsedeln representerar emellertid inte godset på samma sätt som konossementet. Sjöfraktsedeln är inte heller ett bevis för i vilket skick godset

befann sig vid lastningen. Eftersom sjöfraktsedeln uteslutande fungerar som ett bevismedel är den inte överlåtbar på samma sätt som ett konossement. Detta betyder dock inte att det är omöjligt att sälja godset då det befinner sig på ett fartyg under fraktsedeltransport. Om annat inte har avtalats anses avsändaren ha rätt att omadressera godset ända fram till dess att mottagaren begär att transportören ska lämna ut det.

4.3.4 Elektroniska transportdokument

Såväl sjölagen som Haag-Visbyreglerna är skrivna mot bakgrund av att transportdokumenten utgörs av fysiska pappersexemplar. Emellertid har branschen börjat använda elektroniska transportdokument. Många rederier har egna elektroniska system. Hittills har inget enskilt elektroniskt system vunnit någon mer utbredd användning. Användningen är dock på frammarsch.

4.4 Transportörens ansvar

Genom transportavtalet åtar sig sjötransportören att ta emot gods av viss art och mängd på en ort för transport till en annan ort, där det ska lämnas ut i rätt tid, i samma skick och till rätt person. Transportöransvaret omfattar enligt det sagda olika element såsom ett vårdansvar, ett informationsansvar, ett fortskaffningsansvar, ett dröjsmålsansvar och ett utlämningsansvar.

Transportörens ansvar gäller enbart under en viss ansvarsperiod. Omfattningen av ansvarsperioden framgår av 13 kap. 24 § (jfr även 13 kap. 25 §). Transportörens ansvar börjar när godset är i hans eller hennes vård i lastningshamnen, vilket det anses vara från den tidpunkt då transportören eller hans eller hennes folk tar emot det där (jfr prop. 1993/94:195 s. 236). Ansvaret gäller under hela transporten och det upphör när godset i lossningshamnen lämnas ut till den berättigade på visst angivet sätt.

Vårdansvaret, som är centralt i transportlöftet, har utformats som ett tvingande ansvar för egen eller annans presumerade vårdslöshet (se 13 kap. 25 §). Transportören kan åberopa vissa ansvarsfrihetsgrunder. I 13 kap. 26 § anges s.k. nautiskt fel och brand som ansvarsfrihetsgrunder. Transportören ansvarar dock alltid för att fartyget är

i sjövärdigt skick vid resans början. Ansvaret är också begränsat till visst belopp för varje transporterat kolli eller kilo (se 13 kap. 30 §).

Informationsansvaret är nära knutet till transportörens undersökningsplikt av godset enligt 13 kap. 48 § och konossementets bevisverkan enligt 13 kap. 49 §. Har transportören försummat att anmärka att godset var skadat när det lastades ombord blir transportören ansvarig som om han eller hon själv hade vållat skadorna medan godset befann sig ombord (ett s.k. fingerat lastskadeansvar). Dessutom får transportören inte föra motbevisning om att godset faktiskt var skadat när det lastades ombord gentemot den som i god tro har förvärvat konossementet. Transportören har dock rätt att begränsa ersättningen i enlighet med begränsningsregeln i 13 kap. 30 §. Om transportören insåg eller borde ha insett att uppgifterna i konossementet var vilseledande för tredje man förlorar transportören även den sistnämnda rätten (se 13 kap. 50 §). I det avseendet anses transportören dock ha rätt att föra motbevisning.

Vid användning av sjöfraktsedel är transportörens undersökningsplikt densamma som vid användning av konossement (se 13 kap. 59 §). Har transportören försummat att anmärka att godset var skadat när det lastades ombord blir transportören således ansvarig som om han eller hon själv hade vållat skadorna medan godset befann sig ombord.

Fortskaffningsansvaret följer av att transportören åtar sig att genomföra transporten mellan två platser i enlighet med en överenskommen rutt. Emellertid kan transporten komma att påverkas av omständigheter som innebär att transportören måste avvika från vad som är avtalat (s.k. deviation). Fortskaffningsansvaret gäller därför inte undantagslöst. Enligt 13 kap. 25 § är inte transportören ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller egendom till sjöss.

Vidare är fortskaffningsansvaret beroende av om parterna överenskommit om en omlastningsklausul (eng. *transshipment clause*). Sådana klausuler är vanligt förekommande och ger transportören rätt att transportera godset till slutdestinationen på annat sätt än vad som har avtalats. Omlastningsklausuler ska skiljas från s.k. destinationsklausuler som ger transportören rätt att transportera godset till en annan destination än den som har avtalats. Det kan t.ex. vara fråga om en klausul som tar sikte på hinder på grund av is.

Dröjsmålsansvaret är reglerat i 13 kap. 28 §. Grunderna för ansvaret är detsamma som för vårdansvaret. Det är således fråga om ett

tvingande ansvar för egen eller annans presumerade vårdslöshet. I likhet med vad som gäller beträffande vårdansvaret kan transportören vid dröjsmål åberopa ansvarsfrihetsgrunderna nautiskt fel och brand.

Transportörens *utlämningsansvar* kan aktualiseras om transportören lämnar ut godset till fel mottagare. Sjölagen innehåller inga uttalade regler om utlämningsansvaret. Skyldigheten att lämna ut godset till rätt mottagare följer emellertid av den s.k. presentationsklausulen i konossementet. Även utan en sådan klausul är skyldigheten inbyggd i konossementets funktion. När konossement inte har utfärdats bör skyldigheten anses följa av allmänna transporträttsliga principer. Om transportören lämnar ut godset till fel mottagare inträder ett strikt och obegränsat ansvar i förhållande till såväl avsändaren som mottagaren.

Reglerna om transportöransvaret är tvingande till transportkundens förmån (13 kap. 4 och 4 a §§). Det tvingande ansvaret gäller under hela ansvarsperioden.

Vidare innehåller 13 kap. särskilda ansvarsregler för djurtransporter (se 27 §) och däckslast (se 34 §).

Av 13 kap. 25 § första stycket följer att transportörens ansvar kan utsträckas till att avse t.ex. anställda eller annan som utför arbete på uppdrag av transportören.

4.5 Beräkning av skada

Enligt 13 kap. 29 § första stycket ska skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. I andra stycket återfinns bestämmelser om hur värdet av godset ska bestämmas.

Som redan nämnts innehåller 13 kap. 30 § vissa ansvarsgränser. I 13 kap. 31 § anges vad som utgör ett kolli eller en enhet.

4.6 Undertransportör

Parterna är fria att avtala om att transportören får anlita en undertransportör. Sjölagen reglerar såväl transportörens ansvar för undertransportören som undertransportörens egna ansvar (se 13 kap. 35

och 36 §§). Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig som om transportören själv hade utfört hela transporten. Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som undertransportören utför. Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

4.7 Befraktning av fartyg

Befraktning av fartyg regleras i 14 kap. sjölagen. Till skillnad mot styckegodstransporter behöver befraktaren tillgång till hela eller stora delar av fartygets lastkapacitet. Det har utvecklats två huvudtyper av befraktningsavtal; resebefraktning och tidsbefraktning. Båda typerna regleras i 14 kap. Resebefraktning bygger på att bortfraktaren i förhållande till befraktaren åtar sig att med ett visst fartyg transportera en viss mängd gods mellan namngivna hamnar. Tidsbefraktning används när befraktaren önskar använda ett fartyg med besättning under en viss period.

En specialform av resebefraktning är s.k. konsekutiva resor. Ett sådant avtal avser ett flertal resor i direkt anslutning till varandra med ett visst fartyg, ofta under en bestämd tidsperiod. Särregler om avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor finns i 14 kap. 41 §. I övrigt gäller sjölagens allmänna bestämmelser om resebefraktning.

Genom ett kvantumkontrakt åtar sig redaren att ombesörja ett visst transportbehov hos befraktaren, vanligen genom transport av en större kvantitet gods under en viss tid. Särskilda regler för kvantumkontrakt finns i 14 kap. 42–51 §§.

4.8 Tillämpning av 13 kap. sjölagen när konossement utfärdas under ett certeparti

Rese- eller tidsbefraktaren kräver ofta att bortfraktaren ska utfärda ett konossement avseende det gods som lastats ombord på fartyget. Anledningen kan vara att befraktaren ska sälja godset till en utomstående tredje man medan det befinner sig till sjöss. Sådana konossement kallas för trampkonossement och regleras i 14 kap. 5 §. Enligt första stycket bestämmer konossementet villkoren för befordringen

och utlämnandet av godset när det gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningssvtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man, om inte konossementet hänvisar till dem. Andra stycket föreskriver att för trampkonossement gäller bestämmelserna om konossement i 13 kap. 45–57 §§.

Om ett konossement har utfärdats under ett certeparti ska, enligt 13 kap. 3 §, bestämmelserna i 13 kap. tillämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet. Så är fallet i förhållande mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren (13 kap. 42 § tredje stycket). När det följer av 13 kap. 3 § att bestämmelserna i 13 kap. ska tillämpas på konossementet bestäms, enligt 14 kap. 5 § andra stycket, bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man med motsvarande tillämpning av reglerna i 13 kap. 4 § och 24–40 §§.

5 Det nordiska samarbetet inom sjörettens område

5.1 Tidigare samarbete

1891 års sjölag tillkom efter samarbete mellan lagstiftningskommittéer i Sverige, Danmark och Norge och utgör ett av de äldsta exemplen på nordiskt lagstiftningssamarbete. Det arbete med att revidera sjölagen som därefter har förekommit har i allmänhet bedrivits gemensamt för Sverige, Danmark och Norge samt, från 1920-talet, även för Finland. Såväl 1936 och 1973 års sjölagsändringar som reformen år 1994 skedde i nära samarbete mellan de nämnda länderna. I sammanhanget brukar talas om *nordiskt* lagstiftningssamarbete och *nordisk* rättslikhet. Det ska dock anmärkas att Island har valt att inte delta i sjölagssamarbetet.

Samarbetet har inneburit att de svenska, danska, norska och finländska sjölagarna i väsentliga delar överensstämmer med varandra. Vid 1994 års reform frångick emellertid Sverige och Finland den löpande paragrafnumreringen som då fanns i sjölagen och införde kapitelindelning. Danmark och Norge valde att behålla den löpande paragrafnumreringen.

Den i Norden traditionella tekniken för att införliva internationella sjörättsliga regler med nationell rätt har varit att transformera reglerna till lagtext (se vidare avsnitt 8.1.)

5.2 Rotterdamreglerna

Danmark och Norge undertecknade Rotterdamreglerna i september 2009. Sverige undertecknade reglerna i juli 2011.

Sedan Danmark och Norge hade undertecknat konventionen påbörjade det danska Søløvsudvalget och den norska Sjølovkomiteen

varsin utredning i frågan om Danmark respektive Norge ska tillträda konventionen och vilka lagändringar som krävs vid ett tillträde. Utredningsarbetet bedrevs i nära samarbete mellan de två länderna. I syfte att bevara den nordiska rättslikheten bjöds även representanter från Sverige och Finland in till de dansk-norska mötena.

Den norska kommittén lade fram sitt betänkande den 12 april 2012 (Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven, NOU 2012:10). Strax därefter lade även den danska utredningen fram sitt betänkande (Aftaler om transport af gods helt eller delvist til søs [Rotterdamreglerne]).¹ De överväganden som Sjølovkomiteen och Søløvsudvalget har gjort gör sig i stor utsträckning även gällande för Sveriges del. Utredningen återkommer därför till det norska respektive danska betänkandet.

Finland har ännu inte undertecknat Rotterdamreglerna och har inte heller påbörjat något lagstiftningsarbete i frågan.

¹ I Danmark har Folketinget numera antagit en lag i frågan, L 154 A Forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love, Folketinget 2012–13.

6 Rotterdamreglerna – en översikt

I detta avsnitt ges en översiktlig beskrivning av Rotterdamreglerna. Reglerna på engelska, jämte en översättning till svenska, finns intagna som en bilaga till betänkandet, se *bilaga 3*. För en mer ingående beskrivning och diskussion av vissa av reglerna hänvisas till den fortsatta framställningen samt till författningskommentaren.

6.1 Kapitel 1 – Allmänna bestämmelser

I kapitel 1 i Rotterdamreglerna finns definitioner och vissa allmänna bestämmelser om tolkning och formkrav. I kapitlet återfinns en artikel som behandlar tillämpligheten av invändningar från transportören och ansvarsbegränsningar. Artikeln innehåller en s.k. Himalaya-bestämmelse som innebär att Rotterdamreglernas bestämmelser om ansvarsfrihet och begränsningar utsträcks till att gälla även för personer som är knutna till transportören respektive avsändaren.

6.2 Kapitel 2 – Bestämmelsernas tillämpningsområde

Kapitel 2 behandlar Rotterdamreglernas tillämpningsområde. Kriterierna för att reglerna ska bli tillämpliga är satta med utgångspunkt i mottagningsplatsen, lastningshamnen, utlämningsplatsen och lossningshamnen. Någon hänsyn har inte tagits till vilket transportdokument som används. Detta ger Rotterdamreglerna ett bredare tillämpningsområde än Haag-Visbyreglerna.

6.3 Kapitel 3 – Elektronisk transportdokumentation

Kapitel 3 innehåller bestämmelser om utfärdande av elektroniska transportdokument. Genom bestämmelserna underlättas en användning av sådana dokument. Regleringen i kapitlet har samband med de materiella regler om elektroniska transportdokument som finns i andra delar av Rotterdamreglerna.

6.4 Kapitel 4 – Transportörens skyldigheter

Kapitel 4 innehåller bestämmelser om transportörens skyldigheter och om transportörens ansvarsperiod. I förhållande till Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna har ansvarsperioden utökats. Enligt Rotterdamreglerna påbörjas ansvarsperioden när transportören har mottagit godset och avslutas när godset har levererats till mottagaren, även om detta inte sker i anslutning till en hamn.

6.5 Kapitel 5 – Transportörens ansvar för förlust, skada och dröjsmål

Kapitel 5 i Rotterdamreglerna är av central betydelse och innehåller bestämmelser om transportörens ansvar för förlust, skada och dröjsmål. Det är fråga om ett oaktsamhetsansvar med omvänd bevisbörda kombinerat med en uppräknning av skadeorsaker som fråntar transportören ansvar. Transportören har bevisbördan för att en skadeorsak som befriar från ansvar har förelegat. Till skillnad mot Haag-Visbyreglerna utgör inte nautiskt fel en ansvarsfrihetsgrund.

Kapitlet innehåller även bestämmelser om hur ersättningen ska beräknas och bestämmelser om reklamation.

6.6 Kapitel 6 – Bestämmelser om särskilda transportsträckor

Rotterdamreglernas kapitel 6 innehåller bestämmelser om ansvar vid deviation (dvs. avvikelser från den avtalade transportsträckan) och ansvar för däckslast. Därutöver innehåller kapitlet en bestämmelse

om ansvar för godsskador som uppstår under transport som sker före respektive efter sjötransporten.

6.7 Kapitel 7 – Avsändarens skyldigheter mot transportören

Avsändarens skyldigheter mot transportören har samlats i kapitel 7 i Rotterdamreglerna. Skyldigheterna består bl.a. i att avsändaren ska leverera godset samt lämna upplysningar om det. Om avsändaren brister i sina skyldigheter är han eller hon ansvarig för den förlust eller skada som transportören lider. Transportören har bevisbördan för detta. Avsändaren har möjlighet att undgå ansvar om han eller hon kan exculpera sig.

6.8 Kapitel 8 – Transportdokument och elektronisk transportdokumentation

Kapitel 8 i Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser om utfärdande av transportdokument och den bevismässiga betydelsen av innehållet i sådana dokument (se även avsnitt 11.2).

6.9 Kapitel 9 – Utlämning av godset

I kapitel 9 av reglerna finns bestämmelser om utlämnande av godset på destinationsorten. Kapitlet reglerar bl.a. hur transportören ska hantera den situationen att ingen anmäler sig som mottagare eller att godset av något annat skäl inte kan lämnas ut till mottagaren.

6.10 Kapitel 10 – Förfoganderätt

I kapitel 10 ställer Rotterdamreglerna upp detaljerade regler över vem som har förfoganderätt över godset under transportörens ansvarsperiod samt vilka rättigheter den förfogandeberättigade har.

6.11 Kapitel 11 – Överföring av rättigheter

Kapitel 11 innehåller bestämmelser om överföring av de rättigheter som följer av ett negotiabelt transportdokument samt bestämmelser om innehavarens ansvar.

6.12 Kapitel 12 – Ansvarsbegränsningar

Ansvarsbegränsning är en viktig del av transportöransvaret. Kapitel 12 i Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning, begränsningsbelopp och under vilka förutsättningar rätten till ansvarsbegränsning kan gå förlorad. Ansvarsbegränsningen har bestämts till 3 SDR per kilo eller 875 SDR per kolli. I förhållande till bestämmelserna i sjölagen innebär Rotterdamreglerna en höjning av ansvarsbeloppen. Ansvarsbegränsningen gäller inte bara för godsskador. Den gäller för allt ansvar som kan träffa transportören under Rotterdamreglerna.

6.13 Kapitel 13 – Preskription

Kapitel 13 innehåller preskriptionsregler avseende krav som grundar sig på Rotterdamreglerna. Preskriptionstiden är satt till två år för krav både mot transportören och mot avsändaren. Preskriptionstiden kan inte avbrytas eller tillfälligt uppehållas. Den som fått krav riktat mot sig kan dock förlänga preskriptionstiden.

6.14 Kapitel 14 – Domstols behörighet

Kapitel 14 innehåller bestämmelser om var talan får väckas.

6.15 Kapitel 15 – Skiljeförfarande

Kapitlet 15 innehåller regler om under vilka förutsättningar parterna får träffa skiljeavtal.

6.16 Kapitel 16 – Avtalsvillkors giltighet

I kapitel 16 anges att Rotterdamreglerna endast kan avtalas bort om det framgår av de enskilda bestämmelserna i konventionen. Reglerna är därför i huvudsak tvingande. För transportavtal som omfattar en bestämd mängd gods fördelat på flera skeppningar under en viss tidsperiod, s.k. volymkontrakt, kan dock transportören och avsändaren under vissa förutsättningar komma överens om andra villkor än vad som följer av Rotterdamreglerna.

6.17 Kapitel 17 – Frågor som inte behandlas i konventionen

Rotterdamreglerna ska inte påverka tillämpningen av andra transporträttsliga konventioner samt konventioner om globalbegränsning, passagerare, bagage och atomskador. I kapitel 17 har de bestämmelser samlats som reglerar förhållandet till andra befintliga konventioner i dessa ämnen.

6.18 Kapitel 18 – Konventionens huvudman

Kapitel 18 innehåller sedvanliga bestämmelser om tillträde, ratifikation och ikraftträdande.

7 Tillträde till Rotterdamreglerna

Förslag: Sverige bör tillträda FN:s konvention om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss antagen av FN:s generalförsamling i New York den 11 december 2008 (Rotterdamreglerna). Ett tillträde bör dock inte ske förrän det står klart att Rotterdamreglerna kommer att få en förhållandevis vidsträckt anslutning.

I samband med ett tillträde till Rotterdamreglerna ska Sverige säga upp 1924 års internationella konvention för förenhetligandet av vissa regler avseende konossement, med tillhörande ändringsprotokoll från år 1968 (Haag-Visbyreglerna) samt det år 1979 antagna ändringsprotokollet till Haag-Visbyreglerna (SDR-protokollet).

Bedömning: Ett tillträde till Rotterdamreglerna påverkar inte Sveriges åtaganden enligt andra transporträttsliga konventioner.

7.1 Behovet av en reform

Avsikten med Rotterdamreglerna är att skapa en modern och enhetlig reglering av internationella godstransporter till sjöss. Av betydelse för bedömningen av tillträdesfrågan är behovet av en reform. Nedan återges huvudpunkterna beträffande moderniseringsbehovet.

Haag-Visbyreglerna reglerar endast transporter där konossement har utfärdats. Bruket av konossement på marknaden har emellertid minskat till förmån för andra typer av transportdokument. En viktig modernisering består i att Rotterdamreglerna är neutrala i fråga om vilket slags transportdokument som används. Genom reglerna införs också en standard för användning av digitala transportdokument,

vilket saknas i de nu gällande reglerna. Regleringen i den nya konventionen har dessutom gjorts teknikneutral för att inte lägga hinder i vägen för den fortsatta tekniska utvecklingen på området.

Rotterdamreglernas bestämmelser tillämpas inte enbart på sjötransporter utan också i fråga om anslutande transporter. Utvecklingen av containertransporter har bidragit till att produktionen av varor och transportererna av dessa har integrerats. Inom både tillverkningsindustrin och transportnäringen fokuseras i dag på transporter från dörr till dörr snarare än på sjötransporterna som sådana. Genom att även reglera anslutande transporter skapas en större förutsägbarhet om vilket ansvaret är för förlust av och skador på godset som inträffar i anslutning till sjötransporten.

Rotterdamreglerna inrymmer även en ökad helhetssyn på sjötransportavtalet som en form av samarbete mellan avsändaren och transportören. Medan syftet i Haag-Visbyreglerna närmast uteslutande är att skydda avsändaren och mottagaren av godset från missbruk av kontraktsfriheten från redarnas sida, har utvecklingen gått mot att vissa avsändare i dag har en starkare förhandlingsposition än rederierna. Det gäller särskilt stora industrikoncerner som låter transportera betydande mängder gods. Samtidigt har transportererna och logistiken avseende dessa blivit alltmer komplicerade. Detta ställer krav på ett ökat samarbete mellan transportör och avsändare och av den anledningen har frågan om avsändarens ansvar utvecklats i Rotterdamreglerna. Konventionen reglerar således fler aspekter av transportavtalet än Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna.

Vidare öppnar den mer jämbördiga förhandlingspositionen mellan avsändare och transportör för en ökad kontraktsfrihet och därmed större utrymme att komma överens om utformningen av ansvaret. Det finns mot den bakgrunden särskilda bestämmelser om möjlighet att avvika från det i konventionen föreskrivna transportörsansvaret när det är fråga om transportavtal som omfattar en bestämd mängd gods fördelat på flera skeppningar under en viss tidsperiod, s.k. volymkontrakt.

Rotterdamreglerna får också antas bidra till en ökad enhetlighet av det internationella regelverket genom att stater som tillträder konventionen ska säga upp Haag-Visbyreglerna respektive Hamburgreglerna. Detta medför att dessa regler gradvis kan fasas ut i takt med att fler länder tillträder Rotterdamreglerna.

7.2 Norges och Danmarks överväganden i fråga om tillträde till Rotterdamreglerna

Både det danska Sølvsudvalget och den norska Sjølovkomiteen har ställt sig positiva till Rotterdamreglerna.

Sølvsudvalget har framhållit att Rotterdamreglerna generellt sett utgör ett tillfredsställande regelsystem även om flera av bestämmelserna hade kunnat formuleras bättre (se s. 41 i Sølvsudvalgets fjärde betänkande).

Sjølovkomiteen har i positiva ordalag framhållit de nyheter som återfinns i Rotterdamreglerna, bl.a. införandet av digitala transportdokument och förändringarna av ansvarsgrunderna. Sjølovkomiteen har samtidigt ifrågasatt andra delar av Rotterdamreglerna.

I likhet med de gällande konventionerna på området innehåller Rotterdamreglerna tvingande bestämmelser om transportörens ansvar för godset. Historiskt sett har sådana bestämmelser tillkommit för att skydda avsändaren mot orimliga friskrivningar och ansvarsbegränsningar. Sjølovkomiteen har framhållit att mot bakgrund av utvecklingen inom såväl transportmarknaden som avtalsrätten torde behovet av Rotterdamreglernas tvingande bestämmelser vara begränsat. Vidare har Sjølovkomiteen framhållit att tvingande regler riskerar att hindra parterna från att avtala om den ekonomiskt mest effektiva riskfördelningen, vilket medför ökade samhällskostnader. (Se NOU 2012:10 s. 28 f. och Erling Eide, Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransportkonvensjon. Eides analys återfinns som bilaga 2 till den norska utredningen.)

Sjølovkomiteen har även analyserat vilka effekterna blir av olika ansvarsfördelningar mellan parterna. Slutsatsen är att de slutliga effekterna av ansvarsfördelningen har en tendens att bli desamma oavsett hur risken regleras genom lagstiftning. En lagstiftning som fördelar ansvaret för godsskador kommer därmed inte att kunna ge varken för- eller nackdelar till någon av avtalsparterna. I stället kommer lagstiftningen leda till att transportpriserna justeras, vilket i sin tur eliminerar lagstiftningens ansvarsfördelningseffekt. (Se NOU 2012:10 s. 30).

Enligt Sjølovkomiteen utgör inte Rotterdamreglerna som sådana skäl för ett norskt tillträde till reglerna. Avgörande för Sjølovkomiteen att föreslå ett norskt tillträde har i stället varit de fördelar en internationell enhetlig reglering innebär. (Se NOU 2012:10 s. 45 f.)

7.3 Tidpunkten för ett norskt respektive danskt tillträde

Sjølovkomiteen har föreslagit att Norge ska tillträda konventionen när det står klart att Rotterdamreglerna kommer att bli den nya internationella standarden. Enligt Sjølovkomiteens bedömning är detta avhängigt ett tillträde från antingen USA eller de största EU-länderna. Något ytterligare lagstiftningsarbete i frågan har inte påbörjats i Norge.

I Danmark har lagstiftningsarbetet kommit längre. Sølovsudvalget föreslog att Danmark skulle påbörja processen med att ratificera konventionen. Detta ledde till att den danska regeringen i februari 2013 lade fram en proposition med förslag om att Rotterdamreglerna ska införas i den danska sjölagen. Lagförslaget behandlades i Folketinget under våren 2013 och antogs den 28 maj 2013.¹ Lagändringarna förväntas träda i kraft när Rotterdamreglerna träder i kraft i Danmark. En dansk ratifikation av Rotterdamreglerna kommer emellertid inte att ske innan den danska regeringen finner det lämpligt. Sannolikt kommer den danska regeringen att ratificera Rotterdamreglerna när det står klart att USA kommer att göra det.

7.4 Skälen för ett svenskt tillträde

7.4.1 Inledande överväganden

Den reglering som i dag finns för styckegodstransporter till sjöss framstår i stora delar som föråldrad. Rotterdamreglerna har i jämförelse med dessa regelverk flera fördelar såsom införandet av digitala transportdokument, reglering av anslutande landtransporter och en utveckling av ansvarsgrunderna. Utredningen är positiv till den modernisering av det internationella regelverket som Rotterdamreglerna innebär.

I jämförelse med den nuvarande svenska regleringen utgör emellertid inte den modernisering som Rotterdamreglerna innebär ett tillräckligt starkt skäl för ett svenskt tillträde till reglerna. Det finns också anledning att ifrågasätta huruvida det är nödvändigt att en modern reglering fortsatt måste bygga på en i princip tvingande reglering. Avgörande för tillträdesfrågan är i stället möjligheten att

¹ L 154 A Forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love, Folketinget 2012–13.

genom Rotterdamreglerna skapa en, ur ett internationellt perspektiv, enhetlig reglering.

7.4.2 En enhetlig internationell reglering

Att skapa enhetliga regler har under hela 1900-talet varit en drivkraft inom det internationella transporträttsliga samfundet som inkluderar det sjörättsliga samarbetet. En godstransport till sjöss involverar många intressenter. Förutom parterna i transportavtalet samt köpare och säljare av godset involveras även försäkringsgivare och kreditgivare. En enhetlig reglering bidrar till ökad förutsebarhet vid tolkning och tillämpning av reglerna.

Även om Haag-Visbyreglerna får anses utgöra den internationella standarden på området är tillämpningen av de internationella sjötransporträttsliga konventionerna splittrad. Ett exempel på detta är att flera länder, däribland USA, valt att inte tillträda Visbyreglerna. Likaså kan den nordiska särlösningen, där bestämmelserna i 13 kap. sjölagen i grunden bygger på Haag-Visbyreglerna men så långt som möjligt har anpassats till Hamburgreglerna, framstå som svårförståelig ur ett internationellt perspektiv.

En förutsättning för att Rotterdamreglerna ska bidra till en större enhetlighet är att anslutningen till reglerna blir bred. Om endast ett fåtal stater tillträder konventionen innebär detta i stället att den internationella splittring som finns i dag kommer att öka. De skäl som talar för ett tillträde på den grunden att reglerna bidrar till en enhetlig reglering talar också mot en ratifikation innan det står klart att reglerna kommer få en bred spridning. Det går i och för sig att argumentera för att om Sverige väljer att tillträda konventionen kan detta i sig medföra att även andra länder kommer att tillträda. Sveriges betydelse i ett internationellt sjötransportsammanhang ska dock inte överskattas. Ett tillträde till reglerna i ett alltför tidigt skede riskerar även att påverka den svenska transportnäringen negativt.

Ett svenskt tillträde måste därför betraktas ur ett internationellt perspektiv. Avgörande i den frågan är hur andra handelspolitiskt viktiga länder väljer att agera i förhållande till Rotterdamreglerna.

7.4.3 Tidpunkten för ett tillträde

Rotterdamreglerna har undertecknats av 25 stater², se *bilaga 4*. Bland de undertecknande staterna ingår, förutom Danmark, Norge och Sverige, flera viktiga sjöfartsnationer såsom USA och Nederländerna. Emellertid har stora EU-länder som Storbritannien och Tyskland valt att inte underteckna reglerna. Enligt artikel 94 i Rotterdamreglerna krävs att minst 20 stater ratificerar konventionen för att den ska träda i kraft. För närvarande har konventionen endast ratificerats av Kamerun, Kongo, Spanien och Togo.

Det finns anledning att anta att ju fler länder som ratificerar konventionen desto högre kommer anslutningstakten att bli. Den enskilt mest betydelsefulla staten i detta sammanhang torde vara USA. På grund av sin handelsvolym intar landet en viktig ställning i den internationella handeln. Därtill kommer USA:s geografiska läge som innebär att landet är involverat i handel över både Atlanten och Stilla havet. Om USA tillträder konventionen kommer med stor sannolikhet flera andra länder att följa efter.

USA:s betydelse har även framhållits av den norska Sjölovkomiteen. Vidare tyder allt på att en ratificering av USA är avgörande för om Danmark ska ratificera reglerna.

För närvarande förbereds ett eventuellt tillträde till Rotterdamreglerna i USA:s utrikesdepartement. Enligt den amerikanska konstitutionen måste presidenten få senatens godkännanden innan USA kan ratificera en internationell överenskommelse. För godkännande krävs två tredjedelars majoritet i senaten. Presidenten har ännu inte lagt fram något förslag om tillträde till konventionen i senaten. Utredningen saknar uppgift om hur långt förberedelserna har kommit i övrigt. Det är emellertid känt att reglerna är föremål för diskussion inom transport- och logistikbranschen i USA.

I Nederländerna har det förberedande arbetet kommit förhållandevis långt, bl.a. har ett lagförslag om tillträde tagits fram. Enligt uppgift kommer Nederländerna emellertid att avvakta en ratificering till dess det står klart att Rotterdamreglerna kommer träda i kraft.

Även om mycket talar för att en ratificering av USA är avgörande för hur stor uppslutningen kring Rotterdamreglerna kommer att bli bör Sverige inte knyta frågan om tillträde till enbart en ratificering av USA. Det går t.ex. inte att utesluta att uppslutningen kring

² Enligt status den 4 juni 2018.

Rotterdamreglerna blir begränsad trots att USA ratificerar reglerna. Likaså kan Rotterdamreglerna få en stor spridning om t.ex. de större EU-länderna väljer att tillträda reglerna trots att USA inte gör det. Ett tillträde bör därför ske först när det står klart att Rotterdamreglerna kommer att få en förhållandevis vidsträckt anslutning.

7.5 Uppsägning av Haag-Visbyreglerna och SDR-protokollet

I samband med ett tillträde till Rotterdamreglerna ska Sverige säga upp Haag-Visbyreglerna och 1979 års ändringsprotokoll. Detta följer av artikel 89 i Rotterdamreglerna.

7.6 Förhållandet till andra transporträttsliga konventioner

Rotterdamreglerna omfattar inte bara den del av avtalet som avser sjötransport utan även anslutande transporter. Vid transporter som sker i flera transportsteg, s.k. multimodala transporter, finns det ofta regler som är tillämpliga för varje enskild transportetapp. Med Rotterdamreglerna inräknat finns det fyra huvudkonventioner som reglerar internationella transportavtal; CMR-konventionen (vägtransport), COTIF/CIM 1999 (järnvägstransport), Montrealkonventionen (lufttransport) och Rotterdamreglerna (sjötransport). Därutöver bör även Budapestkonventionen nämnas. Budapestkonventionen reglerar godstransporter på inre vattenväg. Sverige har tillträtt CMR-konventionen, COTIF/CIM 1999 och Montrealkonventionen. Konventionerna innehåller bestämmelser om transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset. Om den multimodala transporten regleras på sådant sätt att det är samma regler som gäller under hela transporten kallas det för uniformt ansvar. Om de enskilda regelverken i stället gäller för respektive regelverks transportsträcka kallas det för nätverksansvar.

I Rotterdamreglerna regleras förhållandet till andra transporträttsliga konventioner i artiklarna 26 och 82. Enligt artikel 26 ska transportörens ansvar och preskriptionstiden för väckande av talan bestämmas enligt bestämmelser i andra godstransportkonventioner

än Rotterdamreglerna. Detta ska ske när förlust av eller skada på godset, eller en händelse eller omständighet som orsakat dröjsmål, inträffat under transportörens ansvarsperiod, men uteslutande före det att godset lastats ombord på fartyget eller uteslutande efter det att godset lossats från fartyget. För att bestämmelserna ska tillämpas krävs dessutom att de är tvingande och att de skulle ha tillämpats om transportören och avsändaren hade ingått ett separat avtal om transport avseende den sträcka som avses.

Utän artikel 26 skulle ansvaret enligt Rotterdamreglerna vara uniformt, dvs. reglerna skulle gälla från dörr till dörr. Eftersom artikel 26 hänvisar till bestämmelser i andra transporträttsliga regelverk har Rotterdamreglerna fått vad som kan beskrivas som ett modifierat nätverksansvar.

Artikel 26 anger inte vilka konventioner som kan komma att bli aktuella att tillämpa. I stället används uttrycket internationellt instrument. Avsikten med detta är att även överenskommelser inom regionala ekonomiska organisationer, t.ex. EU, ska kunna tillämpas. För Sveriges del är det CMR-konventionen, COTIF/CIM 1999 och Montrealkonventionen som är aktuella.

Enligt artikel 82 i Rotterdamreglerna ska inte konventionen påverka tillämpningen av andra internationella konventioner som reglerar transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset. I artikeln anges inte vilka konventioner som avses. I stället anges att undantaget gäller

- konventioner som reglerar lufttransport av gods i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på någon del av transportavtalet,
- konventioner som reglerar vägtransport av gods i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på transport av gods som förblir lastat på ett vägtransportfordon som transporteras ombord på ett fartyg,
- konventioner som reglerar järnvägstransport av gods i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på sjötransport av gods som ett tillägg till järnvägstransporten, och

- konventioner som reglerar transport av gods på inre vattenväg i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på transport av gods utan omlastning både på inre vattenväg och till sjöss.

För att undantaget ska gälla krävs dessutom att konventionen var i kraft vid tidpunkten för Rotterdamreglernas ikraftträdande. Undantaget avser även framtida ändringar av dessa konventionerna. De konventioner som är aktuella för Sveriges del är CMR-konventionen, COTIF/CIM 1999 och Montrealkonventionen. Sverige har inte tillträtt någon konvention som reglerar godstransporter på inre vattenväg.

Principen som artikel 82 vilar på är att när andra konventioner har bestämmelser som behandlar multimodala transporter ska dessa konventioner ha företräde framför Rotterdamreglerna. Artikel 82 ska dock inte betraktas som en generell regel om att andra konventioner ska ha företräde framför Rotterdamreglerna. En sådan regel diskuterades under arbetet med Rotterdamreglerna men förkastades (se UNCITRAL A/CN.9/616 p. 235 och artikel 90 i A/CN.9/WG.III/WP.56). Artikel 82 bör därför tolkas på så sätt att den reglerar situationer där konflikt uppstår mellan regelverket i Rotterdamreglerna och en annan konvention.

Enligt utredningens bedömning påverkar inte ett tillträde till Rotterdamreglerna Sveriges förpliktelser enligt CMR-konventionen, COTIF/CIM 1999 eller Montrealkonventionen. Inte heller påverkar ett tillträde till Rotterdamreglerna tillämpningen av konventionerna. Det senare följer direkt av artikel 82 i Rotterdamreglerna.

8 Införlivande av Rotterdamreglerna i svensk rätt

Förslag: Rotterdamreglerna införlivas i svensk rätt genom transformering.

8.1 Metoder för införlivande av internationella överenskommelser i svensk rätt

I Sverige krävs det att en internationell överenskommelse införlivas med nationell rätt för att den ska bli gällande i förhållande till enskilda. Detta sker genom ett beslut av riksdagen, ofta genom ett beslut om en lag. Den folkrättsliga bundenheten anses alltså inte inträda omedelbart vid undertecknandet av överenskommelsen. Först sedan konventionen har införlivats kan Sverige på det internationella planet lämna samtycke till att vara bunden av en internationell överenskommelse, vanligen genom ratifikation. Detta brukar kallas att en stat har ett dualistiskt rättssystem. I monistiska stater utgör ett internationellt fördrag omedelbart en del av den interna rätten i och med att fördraget undertecknas eller på föreskrivet sätt ges till känna.

Traditionellt finns två metoder för att införliva internationella överenskommelser i svensk rätt: transformering och inkorporering. Transformering innebär att en överenskommelses bestämmelser görs om till svensk författning. Det är då den svenska versionen som blir gällande svensk lag. Om gällande rätt anses stå i full överensstämmelse med konventionen, är det tillräckligt att konstatera att så är fallet – så kallad normharmoni.

Inkorporering innebär att överenskommelsen görs direkt tillämplig genom en särskild lag eller annan författning. I inkorporerings-

lagen kan då anges vilka eventuella val som görs om det finns alternativa lösningar. När inkorporeringsmetoden används blir den autentiska konventionstexten – på ett eller flera språk – gällande författningstext i svensk rätt. Beträffande konventioner som saknar svensk autentisk text brukar som ett hjälpmedel en översättning till svenska publiceras vid sidan av de autentiska texterna.

Båda metoderna har sina för- respektive nackdelar. Transformer- ing är vanligast i svensk lagstiftning. Fördelen anses vara att bestämmelsen uttrycks på ett normalt svenskt författningsspråk, vilket sannolikt underlättar tillämpningen av bestämmelsen. Det finns å andra sidan en risk för att författningstexten inte exakt uttrycker överenskommelsens innebörd. Internationella överenskommelser är resultatet av kompromisser mellan olika positioner, vilka inte så lätt låter sig tolkas. En internationell överenskommelse som transformeras tolkas i ett extra led i och med att överföringen till svenskt författningsspråk innefattar en tolkning av konventionen. När författningen sedan tillämpas finns det en viss risk för att en sådan tillämpning avviker från vad de fördragsslutande parterna har avsett. Likaså finns en risk att domstolar och myndigheter i de olika konventionsstaterna tolkar konventionen på olika sätt. Oftast eftersträvas dock en konventionskonform tolkning av författningar som har sin bakgrund i en internationell överenskommelse. Inkorporeringens fördelar är i princip desamma som transformerings nackdelar och tvärtom.

Inom transporträtten är det relativt vanligt med inkorporering. Montrealkonventionen, som inkorporerades genom lagen (2010:510) om lufttransporter, är ett exempel på inkorporering. Ett annat exempel är CMR-konventionen, som inkorporerades genom lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg. Genom den numera upphävda lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik införlivades de delar av COTIF 1980 som innehåller bestämmelser som riktar sig till myndigheter och enskilda, med vissa undantag, genom inkorporering i svensk rätt. Även revisionen av COTIF 1980 – COTIF 1999 – införlivades i svensk rätt genom inkorporering, se lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Numera har även den lagen upphävts. Sedan den 1 juli 2018 regleras både inrikes och internationell järnvägstrafik i järnvägstrafiklagen

(2018:181). Ytterligare ett exempel på införlivande genom inkorporering, dock inte inom transporträttens område, är införlivandet av CISG, se lagen (1987:822) om internationella köp.

Inkorporeringsmetoden har även valts för att införliva de sjö-
rättsliga fondkonventionerna från år 1971 och 1992 samt 2003 års
fondprotokoll med den svenska rättsordningen, se lagen (2005:253)
om ersättning från de internationella oljeskadefonderna.

Inom sjötransporträttens område har det emellertid varit vanligt
att internationella bestämmelser transformerats till svensk lag. Så
skedde vid 1994 års sjölagsändringar och dessförinnan vid 1936 och
1973 års sjölagsändringar. Samma metod användes av Danmark,
Norge och Finland vid motsvarande ändringar i respektive lands
sjölag. Transformeringsmetoden har även valts för att införliva 1992
års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening
genom olja samt dess föregångare från år 1969. Ansvarighetskon-
ventionens bestämmelser finns intagna i 10 kap. sjölagen. På motsva-
rande sätt har bunkeroljekonventionen från år 2001 införlivats i
svensk rätt. Bunkeroljekonventionens bestämmelser har tagits in i
10 a kap. sjölagen. Det senaste exemplet på transformering inom sjö-
transporträttens område är införlivandet av 2007 års internationella
Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen).
Konventionens bestämmelser har tagits in i 11 a kap. sjölagen.

8.2 Rotterdamreglerna införlivas genom transformering

Rotterdamreglernas språkliga uppbyggnad gör att en fullgod trans-
formering kräver en fullständig omskrivning av bestämmelserna.
Med en sådan omarbetning av konventionstexten riskerar författ-
ningstexten att ge uttryck för en annan innebörd än konventionen.
Med utgångspunkt enbart i de i föregående avsnitt beskrivna för-
och nackdelarna med transformering respektive inkorporering fram-
står därför inkorporering som den lämpligaste metoden för införlivande av Rotterdamreglerna.

Utredningen anser dock att skälen för att införliva Rotterdam-
reglerna genom transformering är starkare än ett införlivande genom
inkorporering. Ett skäl för införlivande genom transformering är att
den nordiska rättslikheten inom sjörettens område bör bevaras. Både

Sølovsudvalget och Sjølovkomiteen har föreslagit att konventionstexten ska transformeras till dansk respektive norsk lagtext. Ytterligare ett skäl för transformering är att innebörden av vissa av Rotterdamreglernas bestämmelser behöver preciseras. Rotterdamreglernas uppbyggnad gör att de är svårtillgängliga och svårtolkade. Genom en transformering underlättas förståelsen av reglerna. Om Rotterdamreglerna införlivas genom transformering uppnås även den fördelen att varje bestämmelse kommer att följas av en författningskommentar, vilket i sin tur underlättar tolkning och tillämpning av bestämmelserna. Utredningen föreslår därför att Rotterdamreglerna omarbetas till svensk författningstext och förs in i sjölagen som ett nytt 13 kap. Samtidigt förs Rotterdamreglernas preskriptionsbestämmelser in i 19 kap. sjölagen. Av redaktionella skäl utökas även antalet paragrafer i 19 kap.

I *bilaga 5* finns en jämförelsetabell mellan artiklarna i Rotterdamreglerna och utredningens lagförslag. En omvänd tabell finns i *bilaga 6*. Den omvända tabellen utvisar även utredningens lagförslag i förhållande till nuvarande 13 och 19 kap. Den nuvarande lydelsen av 13 kap. har tagits in i *bilaga 7*.

8.3 Lagtextens närmare utformning

Rotterdamreglerna bär en tydlig anglosachsisk prägel. Detta märks bl.a. på att reglerna är kasuistiskt utformade. Samtidigt bär reglerna tydliga spår av att vara ett resultat av internationella förhandlingar. Detta visar sig genom att flera av bestämmelserna ger uttryck för kompromisser som i allmänhet är otydliga. Det finns också exempel på artiklar som framstår som överflödiga.

De författningsförslag som Sølovsudvalget respektive Sjølovkomiteen har lämnat ligger nära konventionstexten. Förslagen uppvisar stora likheter med varandra, såväl innehållsmässigt som språkligt. I huvudsak överensstämmer även paragrafnumreringen mellan de båda förslagen.

Utredningen har haft som utgångspunkt att den lagtext som grundar sig på Rotterdamreglerna i så stor utsträckning som möjligt ska följa konventionstexten. Ordningföljden på bestämmelserna ligger emellertid närmare sjölagen än konventionen. I dessa avseenden ligger utredningens lagförslag nära både Sølovsudvalgets och

Sjølovkomiteens förslag. I syfte att skapa en så tydlig lagtext som möjligt har utredningen dock valt att i flera fall strukturera om Rotterdamreglernas bestämmelser, t.ex. genom att dela upp artiklarna på flera skilda paragrafer. Samtidigt har förenklingar gjorts i många av bestämmelserna, främst genom att vissa delar har strukits eftersom de ansetts som överflödiga. I en del fall har även hela artiklar lämnats utan motsvarighet i lagtexten.

Även om ett nytt 13 kap. i stor utsträckning bör bygga på Rotterdamreglerna har utredningen ansett att flera gällande bestämmelser i 13 kap. sjölagen bör vidareföras. Förutom vissa bestämmelser som reglerar domstols behörighet och skiljeförfarande (se avsnitt 10.4.1) rör det sig om följande bestämmelser; 6 § (undersökning av packningen), 10 § (frakt), 11 § andra–fjärde styckena (avsändarens avtalsbrott), 12 § tredje stycket (transportörens undermålsansvar), 14 § (transportörens avtalsbrott), 15 § (transportörens avbrott och avståndsfrakt), 16 § (särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset), 17 § (ansvar för transportörens åtgärder), 18 § andra stycket (besiktning av godset), 19 § andra stycket (mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar), 20 § (transportörens rätt att hålla inne godset), 22 § andra stycket (omsorg vid försäljning av godset), 23 § (avsändarens ansvar för fordringar), 35 § andra och tredje styckena (transportörens möjlighet att friskriva sig från ansvar för delar av transporten), 39 § (bidrag vid gemensamt haveri), 45 § (undertecknande av befälhavaren), 50 § (transportörens ansvar för vilseledande uppgifter), 53 § (flera dokumenthavare) och 55 § (utlämnande när transportdokumentet har förkommit).

9 Lagval, tillämpningsområde och tvingande regler

9.1 Inledning

I detta kapitel behandlas förhållandet mellan Rotterdamreglerna och lagvalsreglerna i Rom I-förordningen. Kapitlet innehåller även utredningens överväganden beträffande tillämpningsområdet för det nya 13 kap. i sjölagen samt i vilken utsträckning reglerna ska vara tvingande. I anslutning till avsnittet om tillämpningsområdet återfinns även utredningens överväganden i fråga om regleringen av inrikes sjötransporter.

9.2 Bakgrund till lagvalsfrågorna

9.2.1 Lagvalsreglerna i Rom I-förordningen

Sverige är sedan år 2008 bundet av Rom I-förordningen.¹ Förordningen innehåller lagvalsregler inom civilrättens område. Den tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare. Av unionsrätten följer att förordningen har företräde framför nationell rätt (artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt).

Rom I-förordningen förutsätter inte ömsesidighet. Lagen i det land som utpekats genom förordningens bestämmelser ska tillämpas även om det är lagen i ett land som inte är medlem i EU (artikel 2).

Förordningens huvudprincip är att parterna har rätt att själva bestämma vilket lands lag som ska tillämpas på deras avtalsförhållande. Det ställs inget krav på att avtalet ska ha anknytning till den valda rättsordningen (artikel 3.1 och 3.2). Från huvudregeln om att

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

parterna får bestämma lagvalet gör förordningen några undantag, som alltså inskränker avtalsfriheten. När ett avtal har anknytning till endast ett land, dvs. saknar internationell karaktär, får parterna inte avtala bort tvingande bestämmelser i det landets rättsordning genom att välja en annan rättsordning (artikel 3.3). Detsamma gäller för tvingande regler i EU-rätten, om alla omständigheter av betydelse för lagvalet finns i en eller flera medlemsstater (artikel 3.4). Parternas lagvalsfrihet inskränks också genom bestämmelser om s.k. internationellt tvingande regler. Med detta avses regler som ett land anser vara så avgörande för att skydda allmänintressen – t.ex. sin politiska, sociala och ekonomiska struktur – att landet kräver att de tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet enligt förordningen (artikel 9).

Förordningen innehåller särskilda bestämmelser för avtal om godstransport (artikel 5.1). Bestämmelserna föreskriver att om parterna inte har avtalat om lagvalet ska lagen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort tillämpas, förutsatt att platsen för varornas mottagande eller leverans eller avsändarens vanliga vistelseort också är belägen i det landet. Om dessa villkor inte är uppfyllda ska tillämplig lag vara lagen i det land där den plats för varornas leverans som parterna kommit överens om är belägen. I artikel 5.3 anges undantag från regleringen i artikel 5.1. I artikel 5.3. föreskrivs att om parterna inte har avtalat om lagvalet och det av omständigheterna framgår att avtalet har en närmare anknytning till ett annat land, ska lagen i det landet tillämpas.

9.2.2 Sjölagens anpassning till Rom I-förordningen

Sjölagen anpassades till Rom I-förordningen genom lagändringar år 2014 (se prop. 2013/14:243). Dessförinnan innehöll 13 kap. lagvalsregler, vilka bedömdes stå i strid med förordningen. Kapitlet innehöll en bestämmelse om att svenska domstolar som huvudregel skulle tillämpa *lex fori*, dvs. den svenska sjölagen. Parterna kunde välja ett annat lands lag endast om parterna hänvisade till en bestämd konventionsstats lag och om det rörde sig om en transport där varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade faktiska lossningshamnen låg i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

Genom 2014 års lagändringar upphävdes lagvalsreglerna. Lagändringarna innebar bl.a. att tillämpningsområdet för 13 kap. ändrades och fick den omfattningen det har i dag. Enligt 13 kap. 2 § är kapitlet tillämpligt på avtal om sjötransport av styckegods. Kapitlet gäller alltid när svensk rätt ska tillämpas på avtalet. Kapitlet ska även tillämpas vid all s.k. fri fart, dvs. utrikes transporter som faller utanför Haag-Visbyreglernas område.

I lagstiftningsärendet övervägde regeringen om det fanns skäl att ändra omfattningen av den tvingande regleringen i 13 kap. Eftersom Rom I-förordningen ger parterna möjlighet att välja bort de svenska styckegodsreglerna genom att avtala om tillämpning av ett annat lands lag skulle en tvingande svensk reglering få en begränsad verkan. Regeringen ansåg emellertid att det i avvaktan på en utredning om ett svenskt tillträde till Rotterdamreglerna inte fanns skäl att göra någon ändring av den tvingande regleringen. En sådan ändring var inte heller nödvändig med anledning av Rom I-förordningen. Regeringen ansåg att det då gällande rättsläget skulle behållas, vilket innebär att reglerna föreslogs bli tvingande i de fall som motsvarades av de dåvarande lagvalsreglerna.

Enligt regeringens bedömning var det inte tillräckligt att låta styckegodsreglerna vara nationellt tvingande för att Sverige skulle uppfylla de folkrättsliga förpliktelserna som följer av Haag-Visbyreglerna. Enligt regeringen borde reglerna alltid tillämpas i sådan fart som faller under konventionens tillämpningsområde, dvs. oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet.

Mot bakgrund av artikel 3.3 i Rom I-förordningen konstaterade regeringen att styckegodsreglerna normalt sett skulle komma att tillämpas i inrikes fart i Sverige.

När det gäller avtal om styckegodstransport i inrikes fart i Sverige där det finns någon annan utländsk anknytning än enbart lagvalet, t.ex. att någon av parterna har hemvist i ett annat land, skulle dock styckegodsreglerna endast bli tillämpliga när svensk rätt ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen. Parterna skulle i dessa fall kunna kringgå den tvingande svenska regleringen genom att utnyttja den lagvalsfrihet som ges i förordningen. Regeringen ansåg att detta kunde förhindras genom att reglerna gavs genomslag även i de fall ett annat lands lag skulle vara tillämplig på avtalet enligt Rom I-förordningen. Regeringen bedömde att sådana s.k. internationellt tvingande regler var tillåtna enligt förordningen (artikel 9.2). För att

nationellt tvingande regler ska anses vara tvingande även internationellt, krävs att dessa är så avgörande för att skydda allmänintressen, t.ex. ett lands politiska, sociala och ekonomiska struktur, att landet kräver att de tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet enligt förordningen (artikel 9.1). Regeringen ansåg att de tvingande styckegodsreglerna var av grundläggande betydelse för att bl.a. skydda den i avtalsrelationen svagare partens, lastägarens, anspråk på säker befordran av godset och för den ekonomiska strukturen inom sjöfarten i Sverige (se prop. 2013/14:243 s. 35 f.). Enligt regeringen borde de tvingande styckegodsreglerna därför få genomslag även i inrikes fart, när ett annat lands lag i övrigt gäller för avtalet.

9.3 Den nuvarande tvingande regleringen

Av 13 kap. 4 § framgår att bestämmelserna om styckegodstransport i huvudsak är tvingande. I första stycket anges att den tvingande regleringen gäller i inrikes fart i Sverige och i viss utrikes fart. Kapitlet är dispositivt i vissa fall av fri fart.

Av 13 kap. 4 § tredje stycket framgår att de tvingande reglerna ska tillämpas i inrikes fart i Sverige och i konventionsfart, dvs. sådan utrikes fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde, oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Det innebär att de tvingande reglerna i dessa fall gäller även när utländsk rätt ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen. I konventionsfart har parterna dock möjlighet att avtala att lagen i en annan bestämd konventionsstat ska tillämpas i stället. Då gäller det landets lag fullt ut. De tvingande svenska styckegodsreglerna ska däremot – trots Rom I-förordningen – tillämpas, om parterna har avtalat att lagen i en icke-konventionsstat ska tillämpas.

I 13 kap. 4 a § anges vissa undantag från den tvingande regleringen.

9.4 Förhållandet mellan Rotterdamreglerna och Rom I-förordningen

Bedömning: Efter ett tillträde till Rotterdamreglerna kommer Sverige att vara folkrättsligt förpliktat att tillämpa Rotterdamreglernas bestämmelser på transportavtal som faller inom konventionens tillämpningsområde, dock under förutsättning att svensk lag är tillämplig. Lagvalsreglerna i Rom I-förordningen utgör därför inte hinder mot att Sverige tillträder Rotterdamreglerna.

Rotterdamreglernas tillämpningsområde anges i artikel 5. Konventionen ska tillämpas på transportavtal, i vilket både godsets mottagnings- respektive utlämningsplats och sjötransportens lastnings- respektive lossningshamn ligger i skilda stater och någon av platserna eller hamnarna ligger i en konventionsstat. I artikel 5 anges vidare att bestämmelserna är tillämpliga oberoende av vilken nationalitet fartyget, transportören, den utförande parten, avsändaren, mottagaren eller annan berörd part har.

Tillämpningsområdet knyter an till Rotterdamreglernas definition av transportavtal i artikel 1.1. Med transportavtal avses ett avtal enligt vilket en transportör mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods från en plats till en annan. Avtalet ska omfatta transport till sjöss. Som tillägg till sjötransporten kan avtalet även omfatta transport med andra transportmedel. Med gods avses bl.a. varor, handels gods och containrar som inte tillhandahålls av transportören (se artikel 1.24).

I likhet med Haag-Visbyreglerna innehåller Rotterdamreglerna tvingande regler (se avsnitt 9.6). Det kan vara naturligt att uppfatta Rotterdamreglerna på så sätt att inom tillämpningsområdet ska det inte gå att avtala bort de tvingande reglerna, varken genom ett uttryckligt avtal eller genom lagvalsavtal. Emellertid bör Rotterdamreglerna inte tolkas på detta sätt. Om Rotterdamreglerna skulle vara konstruerade på ett sätt som begränsar parternas lagval skulle inte enskilda medlemsländer i EU kunna ratificera konventionen. Ett tillträde skulle i stället vara förbehållet EU.

Artikel 5 i Rotterdamreglerna anger endast konventionens geografiska tillämpningsområde och ska inte tolkas som en begränsning av parternas lagval. I förhållande till Rotterdamreglerna är Rom I-

förordningen prejudiciell, vilket innebär att lagvalet ska bestämmas med utgångspunkt i Rom I-förordningen. För att den föreslagna regleringen i 13 kap. ska bli tillämplig på transportavtalet krävs att en lagvalsprövning enligt Rom I-förordningen leder till att svensk lag ska tillämpas.

9.5 Tillämpningsområdet för den föreslagna regleringen

Förslag: Den föreslagna regleringen av styckegodstransporter ska vara tillämplig på såväl avtal om inrikes sjötransport av gods som avtal om transport av gods som faller inom Rotterdamreglernas tillämpningsområde samt på avtal om transport av gods i s.k. fri fart, dvs. utrikes transporter som faller utanför Rotterdamreglernas område. Tillämpningsområdet för avtal om transport av gods i utrikes fart bör formuleras med utgångspunkt i att Rotterdamreglerna är tillämpliga på både avtal om transport av gods helt till sjöss och avtal om transport av gods delvis till sjöss. I inrikes fart bör regleringen bara omfatta avtal om transport av gods helt till sjöss. Certepartier och andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg bör även fortsättningsvis vara undantagna från styckegodsreglerna.

Ett svenskt tillträde till Rotterdamreglerna berör strikt sett endast avtal om internationella godstransporter. Den nuvarande regleringen av godstransporter i sjölagen är emellertid tillämplig på både avtal om internationell sjötransport av gods och avtal om inrikes sjötransport av gods. Många inrikes transporter skiljer sig inte nämnvärt från internationella transporter. Enligt utredningen saknas det skäl att reglera inrikes sjötransporter på annat sätt än internationella sjötransporter. Tillämpningsområdet för 13 kap. bör därför formuleras brett. Utgångspunkten bör vara att kapitlet ska vara tillämpligt på såväl avtal om inrikes sjötransport av gods som avtal om transport av gods som faller inom Rotterdamreglernas tillämpningsområde samt avtal om transport av gods i s.k. fri fart, dvs. utrikes transporter som faller utanför Rotterdamreglernas område.

En förutsättning för att Rotterdamreglerna ska bli tillämpliga är att såväl den avtalade transporten som sådan som den avtalade sjötransporten är av internationell karaktär. När det gäller internationella transporter saknas det skäl att begränsa tillämpningsområdet för 13 kap. på motsvarande sätt. Tillämpningsområdet bör i stället vara bredare.

I ett avseende bör skillnad göras mellan inrikes och utrikes fart. Tillämpningsområdet för avtal om transport i utrikes fart bör formuleras med utgångspunkt i att Rotterdamreglerna är tillämpliga både på avtal om transport av gods helt till sjöss och avtal om transport av gods delvis till sjöss. För inrikes fart saknas det skäl att låta 13 kap. få ett sådant brett tillämpningsområde. I inrikes fart bör regleringen därför bara omfatta avtal om transport av gods helt till sjöss.

Rotterdamreglerna undantar certepartier och andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg från konventionens tillämpningsområde (se artikel 6). Ett motsvarande undantag finns i 13 kap. 3 § första stycket sjölagen. Artikel 6 i Rotterdamreglerna skiljer emellertid mellan linjefart och andra transporter. Med linjefart avses en transporttjänst som erbjuds allmänheten genom annonsering eller liknande åtgärder och omfattar transport med fartyg som trafikerar en reguljär rutt mellan angivna hamnar enligt en i förväg fastställd och allmänt tillgänglig tidtabell (se artikel 1.3 i Rotterdamreglerna). I annan fart än linjefart är Rotterdamreglerna tillämpliga på transportavtal om ett transportdokument har utfärdats och avtalet inte avser certeparti eller hel- eller delbefraktning av fartyg. Bestämmelsen bygger på artikel 6.2. Artikeln anger inledningsvis ett generellt undantag från konventionens tillämpningsområde på så sätt att konventionen inte ska tillämpas när det är fråga om annan transport än linjefart. Därefter anger artikeln ett undantag från detta undantag; om ett transportdokument har utfärdats utan att parterna har avtalat om hel- eller delbefraktning av fartyg ska konventionen ändå tillämpas, se artikel 6.2 (a) och (b).

Bakgrunden till att certepartier och andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg är undantagna från regleringen är att parterna i dessa fall historiskt har ansetts vara jämbördiga i sina förhandlingspositioner. Befraktaren har därför inte ansetts vara i behov av tvingande regler i förhållande till redaren (bortfraktaren).

Utredningen anser att certepartier och andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg även fortsättningsvis ska vara undantagna från styckegodsreglerna. I förhållande till artikel 6 i Rotterdamreglerna bör dock tillämpningsområdet för 13 kap. formuleras bredare. För transporter som sker utanför linjefart och inte sker enligt ett certeparti eller ett befraktningsavtal bör bestämmelserna vara tillämpliga oavsett om ett transportdokument har utfärdats eller inte.

9.6 I vilken utsträckning bör den föreslagna regleringen vara tvingande?

Förslag: Den föreslagna regleringen ska, utan begränsning av vilken geografisk fart det är fråga om, vara tvingande.

Bedömning: De tvingande styckegodsreglerna bör få genomslag i konventionsfart, såvida inte parterna har kommit överens om att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat, och i inrikes fart i Sverige även när ett annat lands lag i övrigt gäller för avtalet.

I artikel 79 i Rotterdamreglerna anges huvudregeln för vilka av konventionens bestämmelser som är tvingande. Enligt huvudregeln är ett villkor i ett transportavtal ogiltigt om det begränsar transportörens skyldigheter eller ersättningsansvar. Detsamma gäller om villkoret begränsar eller utökar avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens eller avsändare enligt dokumentets skyldigheter eller ersättningsansvar.

Den föreslagna regleringen bör, utan begränsning av vilken geografisk fart det är fråga om, vara tvingande. Detta skiljer sig från gällande rätt på det sättet att i dag är 13 kap. sjölagen dispositivt i vissa fall av fri fart (se 13 kap. 4 § första stycket). Ändringen innebär en regelförenkling och bidrar till att skapa enhetliga regler. Som komplement till Rotterdamreglerna har utredningen föreslagit att flera gällande bestämmelser i 13 kap. sjölagen bör vidareföras (se avsnitt 8.3). Även dessa bestämmelser bör vara tvingande. Några av bestämmelserna som föreslås bli vidareförda är dock av sådan karaktär att de uttryckligen bör undantas från den tvingande regleringen. Mot bakgrund av Rom I-förordningens lagvalsregler inställer sig emellertid

frågan i vilken utsträckning de tvingande styckegodsreglerna bör få genomslag när ett annat lands lag gäller för avtalet.

I samband med att sjölagen anpassades till Rom I-förordningen uttalades att för att Sverige ska uppfylla de folkrättsliga förpliktelser som följer av Haag-Visbyreglerna måste styckegodsreglerna alltid tillämpas i sådan fart som faller under konventionens tillämpningsområde, dvs. oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet (prop. 2013/14:243 s. 35).

Frågan är om ett motsvarande synsätt bör gälla avseende Rotterdamreglerna. Efter ett tillträde till Rotterdamreglerna kommer Sverige att vara folkrättsligt förpliktad att tillämpa Rotterdamreglernas bestämmelser på den typ av transporter som anges i artikel 5, under förutsättning att svensk lag är tillämplig. Ett skäl till detta nya synsätt, att det krävs att svensk lag är tillämplig, är att behovet av tvingande regler vid transport av styckegods numera inte är lika starkt (se avsnitt 7.4.1, jfr även avsnitt 7.2). Rotterdamreglerna innebär också större möjligheter än dagens regler för parterna att själva bestämma villkoren för deras mellanhavanden. Mot denna bakgrund kan det ifrågasättas om Rotterdamreglernas tvingande bestämmelser är så avgörande att de måste tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilket lands lag som annars ska tillämpas på avtalet (jfr avsnitt 9.2.1 om internationellt tvingande regler enligt artikel 9 Rom I-förordningen).

Utredningen har i denna fråga stannat för att det saknas anledning att göra en annan bedömning än den regeringen gjorde i samband med 2014 års ändringar av sjölagen (se avsnitt 9.2.2). Även de tvingande bestämmelserna i Rotterdamreglerna är enligt utredningen av grundläggande betydelse för att skydda lastägaren som den i avtalsrelationen svagare parten och för den ekonomiska strukturen inom sjöfarten i Sverige (jfr vad som anförs beträffande tvingande regler i agentförhållanden i EU-domstolens dom i målet Unamar, C-184/12, EU:C:2013:663). Detsamma gäller för de kompletterande bestämmelser som föreslås bli vidareförda från 13 kap. sjölagen och som inte undantas från den tvingande regleringen.

9.7 Ändringar i 14 kap. sjölagen

Förslag: Bestämmelsen i 14 kap. 2 § tredje stycket sjölagen ska ändras på så sätt att bestämmelsen om ombordkonossement i 14 kap. 18 § ska gälla utan begränsning av vilken geografisk fart det är fråga om.

Bedömning: I inrikes fart i Sverige och i fart som faller under Rotterdamreglernas tillämpningsområde ska bestämmelsen om ombordkonossement gälla, oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämpligt på avtalet. I fart som omfattas av Rotterdamreglernas tillämpningsområde ska parterna ha rätt att avtala om att en annan konventionsstats lag ska gälla i stället.

I 14 kap. sjölagen finns det en bestämmelse som bygger på Haag-Visbyreglerna. Bestämmelsen, som reglerar utfärdande av ombordkonossement, är tvingande i fart som avses i 13 kap. 4 § första stycket (se 14 kap. 2 § tredje stycket och 18 §). Enligt 14 kap. 2 § fjärde stycket är bestämmelsen tvingande i inrikes fart i Sverige oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Detsamma gäller i sådan fart som faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet, såvida inte parterna har kommit överens om att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan konventionsstat.

Bestämmelsen om ombordkonossement i 14 kap. 18 § ska även framöver vara tvingande i samma utsträckning som reglerna om styckegodstransporter. Eftersom den tvingande regleringen i 13 kap. föreslås gälla utan begränsning av vilken geografisk fart det är fråga om ska 14 kap. 2 § tredje stycket ändras på motsvarande sätt.

Bestämmelsen i 14 kap. 2 § fjärde stycket tillkom i samband med att sjölagen anpassades till Rom I-förordningen (se prop. 2013/14:243 s. 36 f. och 55, jfr avsnitt 9.2.2.). På motsvarande sätt som enligt gällande rätt bör bestämmelsen om ombordkonossement få genomslag i konventionsfart, såvida inte parterna har kommit överens om att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat, och i inrikes fart i Sverige även när ett annat lands lag i övrigt gäller för avtalet. Överväganden är desamma som överväganden i avsnitt 9.6 beträffande om styckegodsreglerna.

10 Domstols behörighet och skiljeförfarande

10.1 Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet och skiljeförfaranden

Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser om domstols behörighet och skiljeförfaranden. Bestämmelserna återfinns i kapitel 14 och 15 i Rotterdamreglerna.

En tillämpning av Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet kräver en särskild förklaring från den tillträdande staten (se artikel 74). Bestämmelserna om domstols behörighet omfattas av EU:s exklusiva behörighet och en tillämpning av dessa skulle medföra att det krävs ett bemyndigande från EU för att tillträda Rotterdamreglerna. Enligt direktiven ska utgångspunkten för utredningen därför vara att någon förklaring om tillämpning av Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet inte ska avges.

En stat kan också efter en särskild förklaring förbinda sig att tillämpa Rotterdamreglernas bestämmelser om skiljeförfaranden (se artikel 78). Bestämmelserna om skiljeförfaranden har ett nära samband med konventionens reglering av domstolsbehörigheten. Enligt direktiven bör utgångspunkten för utredningen vara att någon förklaring inte heller ska avges i det avseendet.

Varken det danska Sølvsudvalget eller den norska Sjølovkomiteen har föreslagit att bestämmelserna i kapitel 14 och 15 i Rotterdamreglerna ska tillträdas. I fråga om behörig domstol och skiljeförfarande har kommittéerna i stället arbetat fram ett lagförslag som bygger på de nuvarande danska och norska sjölagarna. Lagförslaget innehåller därutöver vissa nya bestämmelser som bygger på Rotterdamreglerna. Den norska kommittén har emellertid lagt fram

ett alternativt lagförslag för det fall Norge skulle välja att tillträda bestämmelserna i kapitel 14 och 15.

Utredningen har stannat för att Sverige bör avstå från att lämna förklaring till att bli bunden av bestämmelserna i kapitel 14 och 15. Utredningen förespråkar i stället en reglering som bygger på den nuvarande regleringen av domstols behörighet och skiljeförfaranden, dock med viss anpassning till Rotterdamreglerna (se avsnitt 10.4).

10.2 Regleringen i sjölagen

10.2.1 Domstols behörighet

I 13 kap. 60 § sjölagen regleras verkan av jurisdiktionsklausuler vid styckegodstransport. Regleringen är tvingande och infördes i samband med att 1994 års sjölag antogs (se prop. 1993/94:195 s. 158 ff. och 262 f.). Syftet med bestämmelserna är främst att förhindra ett kringgående av den tvingande ansvarsregleringen i 13 kap. Detta sker genom att en kärke vid tvist tillförsäkras möjlighet att väcka talan vid domstolen för en ort med rimlig anknytning till den transport det är fråga om.

I 13 kap. 60 § första stycket anges att ett s.k. förhandsavtal om jurisdiktion är ogiltigt i den mån det inskränker kärandens möjlighet att väcka talan vid domstolen för den ort där (1) svaranden har sitt huvudkontor eller, om ett huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort, (2) transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts, eller (3) den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger. Gemensamt för de domstolar som anges i punkterna 1–3 är att de har en naturlig anknytning till transporten.

Enligt 13 kap. 60 § andra stycket har en kärke alltid möjlighet att väcka talan vid domstolen för den ort som angetts i en prorogationsklausul i transportavtalet. I samma stycke anges också att efter det att en tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur tvisten ska behandlas.

Paragrafens tredje stycke skyddar en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro. Om en jurisdiktions- eller skiljedomsklausul finns intagen i ett bakomliggande certeparti blir

konossementsinnehavaren bunden av denna endast om konossementet särskilt och uttryckligen anger detta.

Paragrafens fjärde stycke anger att bestämmelserna i första stycket inte gäller om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om något annat följer av de unionsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § första stycket 1–4 lagen (2014:912) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden. De unionsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § första stycket 1–4 kompletteringslagen utgörs av 2012 års Bryssel I-förordning, 2000 års Bryssel I-förordning, Brysselkonventionen och Luganokonventionen.

När 1994 års sjölag infördes avsåg fjärde styckets andra led endast den situationen att annat följde av Luganokonventionen. Ledet ändrades år 2007 och fick sin nuvarande utformning efter att 2012 års Bryssel I-förordning trätt i kraft (se prop. 2006/07:106 och prop. 2013/14:219).

10.2.2 Skiljeförfarande

Enligt 13 kap. 61 § sjölagen får tvister med anledning av styckegods-transport i vissa fall avgöras genom skiljedom. Tidigare innehöll bestämmelserna en lagvalsregel. Den upphävdes i samband med att sjölagen anpassades till Rom I-förordningen (se avsnitt 9.2.2).

I 13 kap. 61 § första stycket anges att skiljeavtalet ska vara skriftligt. Som en del av skiljeavtalet gäller att skiljeförfarandet efter kärandens val ska äga rum i en av de stater där en ort som anges i 60 § första stycket är belägen.

Paragrafens andra stycke hänvisar till 60 § andra och tredje styckena. Detta innebär att skiljeförfarandet efter kärandens val även får äga rum på den ort som angetts i skiljedoms klausulen eller i skiljeavtalet samt att, sedan tvist uppstått, parterna fritt får avtala om var och hur ett skiljeförfarande ska ske. Vidare innebär hänvisningen att en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro är skyddad mot överraskande skiljedoms klausuler i ett bakomliggande certeparti.

Enligt 13 kap. 61 § tredje stycket gäller inte bestämmelserna i första stycket om vare sig den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge (jfr 60 § fjärde stycket första ledet).

10.3 Bryssel I-förordningen, Brysselkonventionen och Luganokonventionen

2012 års Bryssel I-förordning¹ innehåller gemensamma unionsregler om vilken medlemsstats domstol som ska pröva en tvist på privaträttens område. Till detta område hör tvister om t.ex. avtal eller skadestånd. Förordningen är en revidering av 2000 års Bryssel I-förordning.²

Enligt artikel 80 i 2012 års förordning upphäver förordningen sin föregångare, dvs. 2000 års förordning. 2012 års förordning innehåller dock övergångsbestämmelser som reglerar förhållandet mellan förordningarna (artikel 66). Innebörden av övergångsbestämmelserna är att 2012 års förordning tillämpas på rättsliga förfaranden som har inletts från och med den 10 januari 2015, medan 2000 års förordning även fortsättningsvis ska tillämpas på sådana förfaranden som inleddes före denna dag. Det rättsliga förfarande som avses med bestämmelserna är förfarandet i sak i ursprungsstaten och inte ett efterföljande förfarande angående erkännande eller verkställighet i den anmodade medlemsstaten. Av bestämmelserna följer alltså att 2012 års förordning inte ska tillämpas på rättsliga förfaranden som har inletts i ursprungsmedlemsstaten före den 10 januari 2015. I samband med att den svenska lagstiftningen anpassades till 2012 års förordning bedömde regeringen att en konsekvens av övergångsbestämmelserna är att 2000 års Bryssel I-förordning kommer att tillämpas i förhållandevis stor utsträckning under många år framöver (se prop. 2013/14:219 s. 96).

2000 års Bryssel I-förordning ersatte konventionen den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (Brysselkonventionen). Denna konvention

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.

² Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.

har inkorporerats i svensk rätt genom lagen (1998:358) om Brysselkonventionen. Konventionen är numera tillämplig endast i förhållande till sådana territorier i medlemsstaterna som omfattas av konventionens territoriella tillämpningsområde och som inte omfattas av 2012 års Bryssel I-förordning i enlighet med artikel 355 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Det innebär att konventionen numera tillämpas endast i förhållande till vissa utomeuropeiska territorier.

Konventionen den 30 oktober 2007 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (2007 års Luganokonvention) har i stort sett samma innehåll som 2000 års Bryssel I-förordning. Den gäller i förhållandet mellan EU, Danmark, Island, Norge och Schweiz.

Av de här nämnda regelverken framgår att skiljeförfaranden är undantagna från deras tillämpningsområde.

Lagen (2014:912) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden innehåller kompletterande bestämmelser till Bryssel I-förordningarna, Brysselkonventionen och Luganokonventionen.

Enligt artikel 23 i Luganokonventionen/2000 års Bryssel I-förordning och artikel 17 i Brysselkonventionen ska en jurisdiktionsklausul gälla om den utpekar en viss domstol inom konventionens/förordningens tillämpningsområde och minst en av parterna har hemvist där. I 2012 års Bryssel I-förordning har kravet på att en part ska ha sitt hemvist inom tillämpningsområdet utmönstrats (se artikel 25). Regelkomplexen uppställer likadana krav för att en jurisdiktionsklausul ska vara giltig. Enligt de nämnda artiklarna ska ett avtal om behörig domstol vara antingen a) skriftligt, eller muntligt och skriftligt bekräftat, b) i en form som överensstämmer med praxis som parterna har utbildat mellan sig, eller c) i internationell handel, i en form som överensstämmer med handelsbruk eller annan sedvänja som parterna kände till eller borde ha känt till och som är allmänt känd och regelmässigt iakttas av parter i avtal av föreliggande typ vid det ifrågavarande slaget av handel.

Bryssel I-förordningarna, Brysselkonventionen och Luganokonventionen reglerar även vilken domstol som är behörig i avsaknad av en jurisdiktionsklausul, under förutsättning att svaranden har hemvist i en medlemsstat/konventionsstat.

10.4 Förslaget till ny reglering

Bedömning: Sverige bör avstå från att lämna förklaring till att bli bunden av Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet och skiljeförfaranden.

Förslag: Utredningen föreslår i stället en reglering som bygger på de nuvarande bestämmelserna om domstols behörighet och skiljeförfaranden, dock med vissa anpassningar till Rotterdamreglerna.

10.4.1 Vidareföring av de gällande bestämmelserna

I likhet med gällande rätt bör även den nya regleringen i 13 kap. innehålla bestämmelser om behörig domstol och skiljeförfarande. Rotterdamreglerna möjliggör detta för stater som inte tillträder motsvarande bestämmelser i konventionen.

Utgångspunkten i regleringen bör vara att en kärke vid tvist tillförsäkras möjlighet att väcka talan vid domstolen för en ort med rimlig anknytning till den transport det är fråga om. Sådana bestämmelser återfinns även i Rotterdamreglerna (se artikel 66). I det avseendet är den nuvarande regleringen ändamålsenlig och bör behållas, dock krävs vissa redaktionella ändringar.

Även bestämmelserna i 13 kap. 60 § andra stycket bör vidareföras. Rotterdamreglerna innehåller liknande bestämmelser, se artiklarna 66 (b) och 72.1.

Likaså bör skyddet för en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro vidareföras (13 kap. 60 § tredje stycket). Vissa redaktionella ändringar är dock nödvändiga för att bestämmelsen ska anpassas till Rotterdamreglerna.

I två avseenden behöver regleringen i 13 kap. 60 § tydliggöras. Undantagsbestämmelsen i 13 kap. 60 § fjärde stycket andra ledet utgör i de flesta fall huvudregel vid prövningen av giltigheten av en jurisdiktionsklausul vid styckegodsbefordran. En förutsättning för att 13 kap. 60 § första stycket ska bli tillämpligt är att varken Bryssel I-förordningarna, Luganokonventionen eller Brysselkonventionen är tillämpliga. I praktiken är sådana fall sällsynta. Regleringen i 13 kap. 60 § kan även ge intryck av att det i avsaknad av en giltig jurisdiktionsklausul står käreanden fritt att väcka talan vid en domstol

i de orter som anges i första stycket 1–3. Så är inte fallet eftersom Bryssel I-förordningarna, Luganokonventionen och Brysselkonventionen innehåller bestämmelser om vilken domstol som är behörig även i avsaknad av en jurisdiktionsklausul. För att regleringen ska bli tydligare bör reglerna om domstols behörighet inledas med en bestämmelse motsvarande 13 kap. 60 § fjärde stycket andra ledet.

Bestämmelserna om skiljedom i 13 kap. 61 § knyter an till reglerna i 60 § och bör i huvudsak behållas. Det saknas emellertid skäl för att ställa upp krav på att skiljeavtalet ska vara skriftligt (jfr prop. 1998/99:35 s. 66 f.). Kravet på skriftlighet bör därför utmönstras. Flera av bestämmelserna i 61 § har motsvarigheter i Rotterdamreglerna. Enligt artikel 75.2 ska skiljeförfarandet efter kärandes val äga rum antingen på den plats som anges i skiljeavtalet eller i en ort med viss anknytning till transporten. Enligt artikel 77 får parterna efter att en tvist uppkommit fritt avtala om hur den ska behandlas.

I både 13 kap. 60 och 6 §§ undantas cross trade som inte berör Sverige, Danmark, Finland och Norge. Undantaget bör vidareföras. För närvarande föreslår utredningen enbart ett undantag för cross trade som inte berör Sverige. Undantaget behöver dock justeras beroende på vilka övriga nordiska länder som väljer att tillträda Rotterdamreglerna. Det danska Søløvsudvalget och den norska Sjølovkomiteen har lagt fram motsvarande förslag (se Søløvsudvalgets fjärde betänkande s. 161 och 163 och NOU 2012:10 s. 117 f.).

10.4.2 Kompletterande bestämmelser som bygger på Rotterdamreglerna

Den reglering som vidareförs behöver kompletteras med bestämmelser från Rotterdamreglerna. Det rör sig om bestämmelser som reglerar behörig domstol när talan väcks mot en maritimt utförande part, särskilda regler vid ingående av volymkontrakt och giltighet av skiljeavtal i annan fart än linjefart.

Rotterdamreglerna innehåller särskilda bestämmelser om behörig domstol vid väckande av talan mot en maritimt utförande part samt när talan riktar sig mot både transportören och den maritimt utförande parten och talan stödjer sig på väsentligen samma grund (artiklarna 68 och 71). Motsvarande regler finns inte i nuvarande 13 kap. Rotterdamreglernas bestämmelser i detta avseende bör tas med i den nya regleringen.

Enligt Rotterdamreglerna får parter som ingår volymkontrakt avvika från konventionens tvingande bestämmelser. Avvikelser får ske under vissa förutsättningar som anges i artikel 80. Rotterdamreglerna tillåter parterna i ett sådant kontrakt att träffa avtal om behörig domstol och om platsen för ett skiljeförfarande. Dessa regler finns i artiklarna 67 och 75.3 och 75.4 och bör tas med i den nya regleringen.

Artikel 76 innehåller bestämmelser om giltigheten av skiljeavtal i annan fart än linjefart. Eftersom bestämmelserna knyter an till regleringen av Rotterdamreglernas tillämplighet på certepartier och andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg (artiklarna 6 och 7) bör de, efter viss anpassning, tas med i den nya regleringen.

11 Transportdokument

11.1 Regleringen i sjölagen

Bestämmelser om konossement och andra transportdokument finns i 13 kap. 42–59 §§ sjölagen. För en beskrivning av bestämmelserna hänvisas till avsnitt 4.3.

11.2 Transportdokument i Rotterdamreglerna

I Rotterdamreglerna behandlas transportdokument i ett särskilt kapitel (kapitel 8). Kapitlet innehåller även bestämmelser om elektroniska transportdokument. Vad som avses med transportdokument definieras i artikel 1.14. Enligt definitionen avses med transportdokument ett dokument utställt av transportören i enlighet med ett transportavtal som (a) är ett bevis för transportörens eller den utförande partens mottagande av gods enligt ett transportavtal, och (b) är ett bevis för eller innefattar ett transportavtal. Rotterdamreglerna skiljer mellan transportdokument som är negotiabla och transportdokument som inte är negotiabla.

Kapitel 8 inleds med artikel 35 som reglerar avsändarens rätt att få ett transportdokument utställt. Artikeln motsvarar 13 kap. 44 § sjölagen.

I förhållande till gällande rätt innebär artikel 35 flera väsentliga förändringar. Enligt sjölagen är det avlastaren som har rätt till transportdokument. Enligt Rotterdamreglerna tillkommer den rätten primärt avsändaren. Med avsändaren avses den som ingår transportavtal med transportören (se artikel 1.8 i Rotterdamreglerna).

Till skillnad från 13 kap. 44 § förekommer inte begreppen mottagnings- och ombordkonossement i artikel 35. Dessa begrepp används alltså inte i Rotterdamreglerna. Artikeln innehåller inte heller någon motsvarighet till 13 kap. 44 § tredje stycket som föreskriver att

avlastaren har rätt till särskilda konossement för delar av godset. Den typen av uppdelning av konossement kan ha praktisk betydelse vid bulklast i trampfart, t.ex. om skilda dellaster under ett och samma certeparti ligger under separata försäljningsavtal. Regler om detta finns i 14 kap. 18 § andra stycket (resebefraktning) och 14 kap. 62 § första stycket första meningen (tidsbefraktning).

Därutöver innehåller kapitel 8 främst praktiska regler, t.ex. hur ett dokument utfärdas och vad som ska ingå i dokumentet. Den närmare funktionen av de olika transportdokumenten framgår av bestämmelser i andra kapitel, särskilt kapitel 9–11. Kapitel 9 innehåller bestämmelser om utlämning av gods, kapitel 10 innehåller bestämmelser om förfoganderätt och kapitel 11 reglerar överlåtelse av rättigheter.

11.2.1 Negotiabila transportdokument

I Rotterdamreglerna förekommer inte begreppet konossement. Orderkonossementet känns dock igen i definitionen av ett negotiabelt transportdokument (artikel 1.15). Med negotiabelt transportdokument avses ett transportdokument som genom orden ”till order”, ”negotiabelt” eller annan motsvarande formulering, medför att godset är bestämt till avsändaren eller order, mottagaren eller order eller innehavaren och som inte uttryckligen anges vara inte till order eller icke-negotiabelt. Enligt definitionen krävs en uttrycklig orderklausul för att dokumentet ska anses som negotiabelt.

I 13 kap. 42 § andra stycket är utgångspunkten den motsatta; ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement, om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom en rektaklausul. Den underförstådda orderklausulen som finns i de nordiska sjölagarna kan således inte upprätthållas vid ett tillträde till Rotterdamreglerna. Rotterdamreglernas lösning, dvs. att det krävs en uttrycklig orderklausul för att dokumentet ska anses som negotiabelt, är vanligt förekommande internationellt och förefaller lämplig.

Att begreppet negotiabelt transportdokument används i Rotterdamreglerna är inte okomplicerat. Det finns olika uppfattningar om vilka egenskaper ett dokument har som kallas för negotiabelt. Detta var också något som uppmärksammades tidigt i UNCITRAL-förhandlingarna (se UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.21 annex p. 13).

Enligt utredningen är nomenklaturen av mindre betydelse. Vad som är relevant är vilken funktion dokumentet har. Användningen av begreppet negotiabelt i Rotterdamreglerna bör i första hand förstås på så sätt att med begreppet åsyftas ett dokument som är överlåtbart och att rättigheterna enligt dokumentet överläts samtidigt som dokumentet överläts.

11.2.2 Transportdokument som inte är negotiabla

Ett transportdokument som inte är negotiabla definieras enligt Rotterdamreglerna som negationen av ett negotiabelt transportdokument (se artikel 1.16). Typiskt sett är det fråga om en sjöfraktsedel eller ett rektadokument. Med rektadokument avses ett inlösendokument med en namngiven mottagare som inte innehåller en orderklausul. I Rotterdamreglerna beskrivs rektadokument som ”non-negotiable transport documents that indicate that they must be surrendered in order to obtain delivery of the goods”. I flera avseenden innehåller Rotterdamreglerna specialbestämmelser för rektadokument, bl.a. bestämmelser om utlämnande av godset (se artikel 46) och överlåtelse av förfoganderätten (se artikel 51.2). Specialbestämmelserna är inte tillämpliga på andra icke negotiabla transportdokument.

11.2.3 Elektroniska transportdokument

I Rotterdamreglerna används begreppet ”electronic transport record” för att beteckna en elektronisk variant av transportdokumentet. Begreppet kan närmast översättas med elektronisk transportdokumentation. Enligt artikel 1.18 definieras elektronisk transportdokumentation som information i ett eller flera meddelanden som transportören genom elektronisk kommunikation sänder enligt ett transportavtal, innefattande information som logiskt hör samman med den elektroniska transportdokumentationen genom biläggande eller information som på annat sätt knutits till den elektroniska transportdokumentationen samtidigt med eller efter dess utfärdande av transportören, så att den blivit en del av den elektroniska transportdokumentationen, som (a) är ett bevis för transportörens eller den utförande partens mottagande av gods enligt ett transportavtal,

och (b) är ett bevis för eller innefattar ett transportavtal. Elektronisk transportdokumentation delas därefter in i negotiabel och icke-negotiabel elektronisk transportdokumentation (se artikel 1.19 och 1.20).

I lagförslaget har utredningen valt att använda begreppet elektroniskt transportdokument i stället för elektronisk transportdokumentation. Utredningen har även valt att använda ordet transportdokument om både pappersdokument och elektroniska dokument.

Användning av elektroniska transportdokument förutsätter att parterna är överens om sådan användning. När elektroniska transportdokumentet används har de samma rättsliga status som ett pappersdokument (se artikel 8).

11.3 Vidareföring av vissa bestämmelser

Bedömning: Enligt utredningen bör bestämmelserna i 13 kap. 45, 50, 53 och 55 §§ sjölagen vidareföras. Motsvarande bestämmelser saknas i Rotterdamreglerna.

Enligt 13 kap. 45 § ska ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset anses vara undertecknat på transportörens vägnar. Bestämmelsen tillkom i samband med införandet av 1994 års sjölag och utgjorde en anpassning till den rättsutveckling som ägt rum dessförinnan (se prop. 1993/94:195 s. 157 f., jfr det s.k. Lulu-målet NJA 1960 s. 742 och SOU 1972:10 s. 54 f.). Genom bestämmelsen tydliggörs att transportören ska anses vara part i transportavtalet även om befälhavaren undertecknat transportdokumentet. Den kompletterar konventionens övriga identitetsregler och bör därför vidareföras. Att fullmactsreglerna kan leda till ett annat resultat saknar betydelse.

Bestämmelsen i 13 kap. 50 § första stycket innehåller regler om transportörens ”rena” eller ”äkta” uppgiftsansvar. Enligt gällande rätt är ansvaret för vilseledande uppgifter obegränsat om transportören insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande. Frågan är inte reglerad i Rotterdamreglerna. Genom en vidareföring av bestämmelsen uppnås en effektiv sanktion i de fall en tredje man har förlitat sig på att uppgifterna i transportdokumentet är riktiga.

Bestämmelsen i 13 kap. 50 § andra stycket innehåller regler om avgivna indemnitetsförklaringar (s.k. back letters). Bestämmelsen lägger en skyldighet på transportören att på mottagarens begäran upplysa om indemnitetsförklaringar. Skyldigheten syftar till att skydda mottagaren och kan vara betydelsefull vid en bedömning om transportören fullgjort sin undersöknings- och upplysningsplikt. Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser som syftar till att bruket av indemnitetsförklaringar ska upphöra, se artikel 47.2 (b) och (c). Bruket av indemnitetsförklaringar vilar dock på en stark handelspraxis. Det är osäkert om praxisen kommer att upphöra enbart på grund av reglerna i Rotterdamreglerna.

Utredningen föreslår mot denna bakgrund att regeln i sjölagen vidareförs även om det finns skäl att tro att bruket av indemnitetsförklaringar kan komma att minska genom Rotterdamreglerna. Utredningen anser dock inte att det finns något behov av att vidareföra regleringen i 13 kap. 51 § andra stycket. Regleringen innehåller ett undantag från den underförstådda huvudregeln att en indemnitetsförklaring i princip gäller mellan transportören och avlastaren. Undantaget tar sikte på den speciella situationen att transportören utfärdar ett rent konossement mot indemnitetsförklaring från avsändaren i syfte att vilseleda tredje man (se prop. 1993/94:195 s. 258).

Bestämmelserna i 13 kap. 53 och 55 §§ grundar sig på regler som vuxit fram genom internationella handelsbruk. I 13 kap. 53 § regleras den situationen att flera mottagare anmäler sig och uppvisar behörighet att få godset utlämnat. I 13 kap. 55 § regleras utlämnande när konossementet har förkommit. Bestämmelserna tillämpas förhållandevis sällan. Emellertid bidrar de till att skapa en heltäckande reglering. Utredningen föreslår därför att bestämmelserna ska vidareföras.

11.4 Förvärv av konossement i god tro och stoppningsrätt

Bedömning: Enligt utredningen finns det inget behov av att vidareföra bestämmelserna i 13 kap. 56 och 57 §§ sjölagen om förvärv av konossement i god tro och stoppningsrätt.

Att ett transportdokument är negotiabelt enligt Rotterdamreglerna innebär inte att den som förvärvar dokumentet i god tro automatiskt

hamnar i en bättre ställning än överlåtaren. Den frågan har överlåtits till nationell rätt.

Utredningen har i likhet med det danska Søløvsudvalget och den norska Sjølovkomiteen valt att inte vidareföra bestämmelserna i 13 kap. 56 och 57 §§ (jfr Søløvsudvalgets fjärde betänkande, s. 140 och 145 samt NOU 2012:10 s. 39 och 41 f.). Bestämmelserna i 13 kap. 56 och 57 §§ är sådana regler som har utvecklats på nationell grund och reglerar vissa rättsförhållanden vid förvärv av konossement i god tro (se prop. 1993/94:195 s. 259 f.).

Av 13 kap. 56 § första stycket framgår att i de fall en konossementsinnehavare som överlåter konossementsexemplar till flera personer, har den som först tar emot ett exemplar i god tro rätt till godset. Som ett undantag från principen att det är lika bra att ha ett konossement i sin hand som att ha godset stadgas i andra meningen av första stycket att för det fall godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är mottagaren inte skyldig att lämna ifrån sig vad han eller hon redan i god tro har fått ut.

Det är alltså i princip den som först tar emot dokumentet, och inte tidpunkten för köpeavtalet, som är avgörande. När regeln infördes innebar den att enda grunden som kunde åberopas för bättre rätt var innehavet av dokumentet. Vem som blir förste innehavare av dokumentet kan emellertid bero på tillfälligheter. Numera kan även i vissa fall lagen (1986:796) om godtrosvärv av lösöre åberopas till stöd för att besittningshavaren har legitimation att förfoga över godset. På detta sätt har legitimationsreglerna blivit komplicerade att tillämpa.

Enligt utredningen bör reglerna förenklas på så sätt att specialregeln i sjölagen tas bort. De allmänna reglerna om godtrosvärv får då i stället tillämpas, och i praktiken blir det den som först har fått godset utlämnat till sig i god tro som får behålla det.

Enligt 13 kap. 56 § andra stycket sjölagen är den som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit. Regeln svarar i stort mot 14 § lagen (1936:81) om skuldebrev. Syftet med regeln i sjölagen är att underlätta omsättning av varor under transport. Ett annat viktigt skäl är också att transportören ska kunna lösa in konossementet utan att riskera att drabbas av krav med hänsyn till att det har stulits. Utredningen anser att försiktighet bör iakttas när det gäller att knyta andra rättsliga egenskaper till ett

transportdokument än vad som följer av Rotterdamreglerna. En regel motsvarande den i andra stycket följer redan av artikel 47 i Rotterdamreglerna om utlämning. Utredningen bedömer därför att sjölagens regel inte behöver vidareföras.

I 13 kap. 57 § finns bestämmelser om säljarens stoppningsrätt. I paragrafens första stycke föreskrivs att den rätt en säljare har att hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossementet beträffande godset har överlämnats till köparen. Bestämmelsen knyter an till den stoppningsrätt som följer av 61 § köplagen (1990:931) och artikel 71 CISG. Enligt 13 kap. 57 § andra stycket, som innehåller det väsentliga beträffande stoppningsrätten, får inte rätten enligt första stycket göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement. Regeln har utvecklats på sedvanerättslig grund.

Enligt Rotterdamreglerna har en förvärvare av ett negotiabelt transportdokument en ovillkorlig rätt att få godset utlämnat till sig från transportören. Säljaren har inte möjlighet att utöva någon kontroll över försändelsen, såvida denne inte är innehavare av samtliga original av transportdokumentet (se artikel 51 i Rotterdamreglerna och UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.21 p. 186). Detta gäller också i förhållandet till köparen.

Att stoppningsrätten enligt 13 kap. 57 § andra stycket inte får göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement följer redan av allmänna obligationsrättsliga principer (se Svante O. Johansson, *Stoppningsrätt under godstransport*, 2001, avsnitt 14.5 och 15.8.2). En vidareföring av bestämmelsen framstår mot denna bakgrund som obehövlig enligt utredningens mening.

11.5 Utmönstring av begreppet konossement

Förslag: Utredningen föreslår att begreppet konossement utmönstras ur såväl sjölagen som ur andra författningar.

Begreppet konossement förekommer även utanför 13 kap. sjölagen. Ett exempel är 14 kap. sjölagen. Begreppet förekommer även i annan lagstiftning såsom köplagen och lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling. Eftersom begreppet föreslås utgå ur 13 kap. är

det naturligt att det utgår ur såväl andra delar av sjölagen som ur andra författningar. Det bör när så är nödvändigt ersättas med det intetsägande begrepp som används i Rotterdamreglerna, negotiabelt transportdokument. Det kan dock förväntas att begreppen konossement, liksom begreppet sjöfraktsedel, i praktiken kommer att få fortsatt användning.

12 Gemensamt haveri

Förslag: Sjölagens hänvisning i bestämmelserna om gemensamt haveri ska avse York-Antwerpenreglerna 2016 i stället för 1994 års lydelse av reglerna.

Bedömning: Efter att lagändringen trätt i kraft ska regeringen ge till känna lydelsen av York-Antwerpenreglerna 2016 i engelsk text och svensk översättning.

12.1 Introduktion till bestämmelserna om gemensamt haveri

Institutet gemensamt haveri bygger på tanken om ett gemensamt intresse mellan fartyg, frakt och last, nämligen att komma säkert till destinationsorten. Kärnan i institutet är att fördela kostnader som uppkommit för att rädda värden från en gemensam fara. Det klassiska exemplet kan hämtas från romarrättens stora lagverk Corpus Juris Civilis. I Justinianus Digesta finns regler upptagna om en särskild lex Rhodian de jactu. Här anges i D 14.2.1 att om varor kastas överbord för att lätta ett sjunkande fartyg så ska förlusten av det som offras till fördel av alla ersättas med bidrag från alla.

Dessa gamla principer har följt med genom århundraden och finns nu upptagna i det regelverk som kallas York-Antwerpenreglerna. Reglerna, som numera handhas av CMI, tillkom ursprungligen år 1877, men de har reviderats flera gånger såsom 1890, 1924, 1950, 1974, 1994, 2004 och 2016.

I normalfallet är det gemensamma haveriet en del av fraktförarens och transportkundens avtal. I samtliga använda standardavtal på transporträttens område finns således intaget en s.k. gemensamt haveri-

klausul. Denna anger att reglerna ska användas parterna emellan. På så sätt har reglerna kommit att medföra internationell harmonisering.

Utgångspunkten för tillämpning av reglerna är att det ska föreligga en gemensamt-haveri-akt. En sådan föreligger då – och endast då – en extraordinär uppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen görs för det helas räddning i syfte att från fara bevara de värden som omfattas av den gemensamma sjöresan. Detta uttrycks i den s.k. common safetyprincipen i reglerna. Den redovisade principen är själva kärnan i det gemensamma haveriet. Exempel på gemensamt haverikostnad som grundar sig på principen är bärgningskostnad, vilken kan uppgå till betydande belopp, samt kastning av last för flottagning.

Emellertid nöjer sig inte York-Antwerpenreglerna med denna säkerhetsprincip utan reglerna omfattar också den s.k. common benefitprincipen. Enligt denna princip utvidgas common safetyprincipen till att avse andra kostnader än sådana som är nödvändiga för att föra fartyg och last i säkerhet. Vad som ersätts enligt common benefitprincipen är i huvudsak kostnader för lossning, hantering, lagring, inlastning eller hyra och underhåll till manskap under in- och utgång till nödhamn. Detta är utgifter och kostnader som kommer både last och fartyg till godo och de kan därför motiveras i det gemensamma haveriet. Många sådana utgifter ersätts i det gemensamma haveriet direkt eller såsom ställföreträdande kostnader.

Sedan man slagit fast vilka förluster, skador eller kostnader som är att hänföra till det gemensamma haveriet måste man fastställa vilka värden som detta ska fördelas över. Härvid fastställs de s.k. dragande värdena såsom fartyg, last och frakt har vid resans slut.

När kostnaderna i det gemensamma haveriet och det bidragande värdet av fartyg, last och frakt har fastställts ska fördelningen ske. Detta görs genom att summan av det gemensamma haveriet fördelas över de dragande värdena. Inledningsvis framräknas en haveriprocent. Genom att multiplicera varje bidragande värde – t.ex. för fartyget och för varje lastsändning – med haveriprocenten erhåller man det bidrag som vilar på varje bidragande värde som deltar i gemensamt haveri.

12.2 Bestämmelserna i 17 kap. sjölagen

Sjölagen innehåller i 17 kap. ett antal bestämmelser om haveri. I kapitlet regleras hur ett gemensamt haveri ska utredas och fördelas. I två avseenden hänvisar sjölagen till de s.k. York-Antwerpenreglerna. Reglerna är tillämpliga i fråga om innebörden av gemensamt haveri och om haveriets fördelning på fartyg, frakt och last. Parterna är dock fria att avtala om en annan ordning.

Efter lagändringar år 1995 hänvisar sjölagen till en version av reglerna som är från år 1994 (se 17 kap. 1 § sjölagen samt tillkännagivandet [1996:36] av lydelsen av York-Antwerpenreglerna 1994). Som nämnts införlivas reglerna vanligtvis med transportavtalet. Detta görs genom förbehåll i certeparti eller konossement. Så sker regelmässigt också när svenska parter är inblandade. Av det skälet har det ansetts överflödigt att införliva alla reglerna med den svenska lagstiftningen; de tillämpas ju ändå på frivillig grund (se prop. 1995/96:16 s. 77 ff.). Endast en hänvisning görs till reglerna.

Någon ändring av sjölagen vidtogs inte vid revisionen av York-Antwerpenreglerna år 2004. Detta kan nog tillskrivas den skepsis som redarsidan visade till de då antagna reglerna, eftersom de till stora delar utslöt kostnader och utlägg som inte grundade sig på common safetyprincipen. Det kan i detta sammanhang nämnas att den internationella redarorganisationen BIMCO inte i sina standardkontrakt ändrade hänvisningen från 1994 års regler. 2004 års regler har därför inte fått något genomslag internationellt.

12.3 York-Antwerpenreglerna 2016

I 2016 års York-Antwerpenregler har man försökt att åstadkomma en balans mellan redare och lastägare. I de nya reglerna tillåts därför, på samma sätt som i 1994 års regler, skäligen kostnader för hyror och underhåll för befäl och besättning i nödhamn. På motsvarande sätt tillåts som gemensamt haveri tillfälliga reparationer av skador efter en sjöolycka.

Det kanske mest kontroversiella med 2004 års regler var att bärgningskostnader endast undantagsvis tilläts i gemensamt haveri. Detta har i 2016 års regler ändrats så att bärgningskostnader normalt tillåts i gemensamt haveri. Har bärgning skett under ett standardkontrakt av typen Lloyd's Open Form, där fördelning av bärgningskostnader

sker direkt, ska kostnaderna tillåtas endast undantagsvis i gemensamt haveri.

I övrigt har reglerna genomgått en allmän översyn och moderniserats en del. Således har reglerna om kommission av två procent på andra gemensamt-haveri-utlägg än hyror och underhåll till befäl och besättning samt bränsle och utrustningsartiklar som inte förnyats under resan, tagits bort. Vidare har räntan på utgifter, uppoffringar och ersättningar i gemensamt haveri som ska gottgöras en part gjorts mer flexibel. Räntan beräknas enligt 2016 års regler efter en räntesats motsvarande LIBOR plus 4 procent. Slutligen behålls de regler om preskription av krav på grund av gemensamt haveri som infördes i och med 2004 års regler. Dessa motsvarar i stort vad som redan gäller enligt 19 kap. sjölagen.

En jämförelse mellan 1994 års regler och 2016 års regler bifogas betänkandet, *bilaga 8*.

12.4 Sjölagen bör hänvisa till York-Antwerpenreglerna 2016

Mot bakgrund av den revision som skett år 2016 av York-Antwerpenreglerna talar enligt utredningens uppfattning övervägande skäl för att hänvisningen till York-Antwerpenreglerna ska avse 2016 års lydelse. Den nya versionen är att uppfatta som en anpassning till de numera rådande förhållandena i branschen. Revisionen innefattar en förenkling av regelverket som parterna i sjöfartsbranschen har accepterat. Det positiva bemötandet ger fog för uppfattningen att reglerna kommer att användas också bland de svenska intressenterna. Det finns därför grund för att från svensk sida uppdatera hänvisningen till York-Antwerpenreglerna.

Liksom hittills bör hänvisningen i sjölagen vara dispositiv. Det är således möjligt för berörda parter att avtala om en ordning som de anser vara lämpligare i det särskilda fallet. Hänvisningen i 17 kap. 1 § bör emellertid avse York-Antwerpenreglerna 2016.

Sedan hänvisningen i sjölagen ändrats kan regeringen ge till känna lydelsen av York-Antwerpenreglerna 2016. Reglerna på engelska, jämte en översättning till svenska, finns intagna som en bilaga till betänkandet, *bilaga 9*.

13 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

13.1 Ikraftträdande

Förslag: Lagändringen av 17 kap. 1 § sjölagen ska träda i kraft den 1 juli 2019. Övriga bestämmelser ska träda i kraft när regeringen bestämmer.

Den del av utredningens förslag som innebär att hänvisningen till York-Antwerpenreglerna ändras är självständig i förhållande till Rotterdamreglerna. Eftersom det finns skäl att från svensk sida uppdatera hänvisningen till York-Antwerpenreglerna föreslår utredningen att regeringen går vidare med det förslaget oavsett vad som sker i fråga om Rotterdamreglerna. Med hänsyn till den tid som kan beräknas gå åt för remissförfarande, fortsatt beredning inom Regeringskansliet och riksdagsbehandling bör lagändringen kunna träda i kraft den 1 juli 2019. Utredningen föreslår därför detta datum för ikraftträdande.

Utredningen har förespråkat att Sverige ska tillträda Rotterdamreglerna när det står klart att de kommer att få en förhållandevis vidsträckt anslutning. Utredningens förslag till lagändringar i den delen förutsätter ett tillträde till Rotterdamreglerna. Eftersom det inte går att förutse när eller om Sverige kommer att tillträda konventionen föreslår utredningen att övriga bestämmelser ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. För att upprätthålla den nordiska rättslikheten på sjörettens område bör ett ikraftträdande om möjligt ske samtidigt som de föreslagna ändringarna i den danska respektive norska sjölagen träder i kraft.

13.2 Övergångsbestämmelser

Förslag: I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet ska äldre bestämmelser tillämpas.

Bedömning: Det krävs inte några övergångsbestämmelser i övrigt.

I förslaget till nytt 13 kap. finns flera bestämmelser som innebär en förändring av godsansvaret i förhållande till nuvarande 13 kap. Med hänsyn till detta samt till att transportavtal inte sällan avser längre tidsperioder bör äldre bestämmelser gälla för avtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Övergångsbestämmelserna bör emellertid inte inskränka sig till transportavtal utan omfatta alla avtal som kan komma att omfattas av de nya bestämmelserna, t.ex. avtal om preskription enligt 19 kap. 1 § sjölagen. I övrigt gör utredningen den bedömningen att det inte krävs några övergångsbestämmelser, utan de nya bestämmelserna kan tillämpas direkt.

14 Förslagens konsekvenser

14.1 Inledning

I 14–15 a §§ kommittéförordningen (1998:1474) finns bestämmelser om vilka konsekvenser av en utrednings förslag som ska redovisas. Om ett betänkande innehåller förslag till nya eller ändrade regler, ska förslagets kostnadsmissiga och andra konsekvenser anges i betänkandet. Konsekvenserna ska anges på ett sätt som motsvarar de krav på innehållet i konsekvensutredningar som finns i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning (15 a § kommittéförordningen).

Med beaktande av de förslag som utredningen lägger finns det anledning att redogöra för offentligfinansiella och samhällsekonomiska konsekvenser. Vad som i övrigt nämns i 14–15 a §§ kommittéförordningen är inte relevant för utredningens förslag och kommer därmed inte att behandlas.

14.2 Rotterdamreglerna

Utredningen föreslår att Sverige ska tillträda Rotterdamreglerna under vissa närmare angivna förutsättningar. Utredningen lämnar även förslag på de lagändringar som behövs i samband med ett tillträde. I den delen är utrymmet för nationella regler begränsat. I de fall Rotterdamreglerna överlämnar åt nationell rätt att reglera viss fråga har utredningen löpande motiverat sitt ställningstagande och det förslag som lämnas. När det varit påkallat har utredningen även beskrivit förenligheten av utredningens bedömningar och förslag med den EU-rättsliga regleringen på området (se t.ex. avsnitt 9 och 10 om lagvalsfrågor, domstols behörighet och skiljeförande).

Rotterdamreglerna är en modernisering av gällande internationella regelverk. De vilar i stor utsträckning på tidigare konventioner

inom området samt på praxis och internationellt handelsbruk. Även om omarbetningen av 13 kap. sjölagen är omfattande är grundprinciperna för den nya regleringen i huvudsak desamma som för den nuvarande regleringen. Till största delen är det fråga om ändringar av juridisk teknisk natur. Detta medför att de offentligfinansiella och samhällsekonomiska konsekvenserna blir begränsade (jfr med konsekvensanalysen i propositionen till det danska lagförslaget, i vilken det anges att lagändringarna inte kommer medföra några ekonomiska konsekvenser alls varken för näringen eller det offentliga; L 154, Folketinget 2012–13, Forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love, s. 36 f., framlagd den 27 februari 2013). Det är inte heller säkert att de slutliga effekterna av en förändrad ansvarsfördelning mellan parterna skiljer sig åt oavsett hur risken regleras genom lagstiftning (se avsnitt 7.2 och NOU 2012:10 s. 30).

Den nya regleringen bedöms inte medföra några större kostnadsökningar för den svenska sjöfarten. Möjligen kan utvecklingen av ansvarsgrunderna och de höjda begränsningsbeloppen leda till förskjutningar i försäkringskostnaderna om det visar sig att ersättningsutbetalningarna skulle öka. Kostnaderna bedöms dock som marginella.

Även på godsbefordringsområdet bör kostnadsökningarna bli marginella genom att nuvarande ansvarssystem huvudsakligen behålls. Här begränsas ökningen främst till vissa initialkostnader såsom överyn av standardavtal och information inom näringen om de nya reglerna.

Rotterdamreglerna innebär att den som verkar som operatör i en hamn inte längre får begränsa sitt ansvar i vissa fall. Detta kan i sin tur leda till kostnadsökningar för operatören genom ökade försäkringskostnader. Även här bedöms kostnaderna som marginella.

På sikt bör emellertid den nya regleringen innebära en kostnadsbesparing för näringen. Ett svenskt tillträde till Rotterdamreglerna förutsätter att konventionen får en förhållandevis bred uppslutning. En enhetlig reglering bidrar till ökad förutsebarhet vid tolkning och tillämpning av reglerna, vilket främjar den internationella handeln. Rotterdamreglerna innehåller även bestämmelser som underlättar framtida effektiviseringar, vilka i sig kan antas vara kostnadsbesparande. Hit hör bestämmelser om digitala transportdokument och bestämmelser om avtal om multimodala transporter. Nyttjandet av sådana bestämmelser beror dock på förändringsbenägenheten inom näringen.

Införandet av de nya bestämmelserna kan medföra ett visst informationsbehov från det allmännas sida. Informationsbehovet bedöms dock bli begränsat. Detta kan tillgodoses inom ramen för befintliga anslag. I övrigt finns inte anledning att räkna med att den nya lagstiftningen kommer att medföra andra kostnader för det allmänna som bör beaktas i detta sammanhang.

14.3 York-Antwerpenreglerna 2016

Skälet till att utredningen föreslår att sjölagens hänvisning till York-Antwerpenreglerna ska uppdateras är att det positiva bemötande som reglerna fått ger fog för uppfattningen att reglerna kommer att användas också bland svenska intressenter. Hänvisningen till York-Antwerpenreglerna är emellertid dispositiv. Bestämmelsen i 17 kap. 1 § är bara tillämplig om parterna inte avtalat om annat. Någon ändring föreslås inte beträffande detta. Eftersom det i samtliga använda standardavtal på transporträttens område finns intaget en gemensamt haveri-klausul kommer marknaden att, oavsett lagändringen, tillämpa det regelverk som den tycker är lämpligast. En tillämpning av 17 kap. 1 § förutsätter dessutom att parterna inte träffat avtal om en gemensam haveriklausul, vilket är sällsynt. Utredningen bedömer därför att det inte finns några konsekvenser att redovisa beträffande lagändringen. Den enda konkreta effekten som utredningen kan se av lagändringen är att den bidrar till att 2016 års regler får en ökad spridning. Den effekten bedöms dock som marginell.

15 Författningskommentar

15.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt

43 § Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1. fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som *ska* fördelas enligt samma grund (13 kap. 45 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §),

2. fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag har slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt en lastägarers fordran på ersättning för gods som sålts för någon annan lastägarers räkning, och

3. en transportörs eller bortfraktares fordran på grund av fraktavtalet om den kan göras gällande mot den som kräver att godset *ska* lämnas ut.

Paragrafen anger vilka fordringar som sjöpanträtt i inlastat gods gäller för. I första punkten ändras en hänvisning. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafordning än det nuvarande 13 kap. I övrigt görs språkliga ändringar. Någon saklig ändring är inte avsedd.

4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

3 § Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses i detta kapitel ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på något annat sätt,

2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,

3. bärgning,

4. skeppslegoavtal,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av *ett certeparti eller ett transportdokument*,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,
12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avsändare, befraktare eller avlastare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,
17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

I paragrafen anges vad som avses med sjöfordran. I *andra stycket femte punkten* ändras ”konossement eller liknande” till transportdokument. Ändringen är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. I förslaget till 13 kap. 57 § finns en närmare beskrivning av vad som avses med ett transportdokument. I övrigt görs en språklig ändring. Någon saklig ändring är inte avsedd.

10 kap. Om ansvar för oljeskada

10 § Om preskription av fordran på ersättning för en oljeskada finns bestämmelser i 19 kap.

Paragrafen hänvisar till preskriptionsbestämmelser i 19 kap. Hänvisningen ändras från 19 kap. 1 § till 19 kap. Ändringen beror på att 19 kap. 1 § upphävs och att nya paragrafer införs i 19 kap. Någon ändring i sak är inte avsedd.

10 a kap. Om ansvar för vissa bunkeroljeskador

10 § Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns i 19 kap.

Paragrafen hänvisar till preskriptionsbestämmelser i 19 kap. Hänvisningen ändras från 19 kap. 1 § till 19 kap. Ändringen beror på att 19 kap. 1 § upphävs och att nya paragrafer införs i 19 kap. Någon ändring i sak är inte avsedd.

11 a kap. Om ansvar för vrak

19 § Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket finns i 19 kap.

Paragrafen hänvisar till preskriptionsbestämmelser i 19 kap. Hänvisningen ändras från 19 kap. 1 § till 19 kap. Ändringen beror på att 19 kap. 1 § upphävs och att nya paragrafer införs i 19 kap. Någon ändring i sak är inte avsedd.

13 kap. Om transport av gods

Inledande bestämmelser

Kapitlets innehåll

1 § Innehållet i detta kapitel är uppdelat enligt följande

- Inledande bestämmelser (1–6 §§)
- Avtalsvillkors giltighet (7–12 §§)
- Transportuppdragets utförande (13–22 §§)
- Transportörens skadeståndsansvar (23–43 §§)
- Hävningsrätt och transportavbrott (44–45 §§)
- Avsändarens skyldigheter och ansvar (46–56 §§)
- Transportdokument (57–68 §§)
- Utlämnande av godset (69–84 §§)
- Förfoganderätt över godset (85–92 §§)
- Överlåtelse av rättigheter samt krav på frakt och andra fordringar (93–95 §§)
- Tvister (96–106 §§)

Paragrafen anger kapitlets innehåll. Den saknar motsvarighet i både Rotterdamreglerna och nuvarande 13 kap.

Ordförklaringar

2 § I detta kapitel avses med

1. *Transportör*: Den som ingår avtal med en avsändare om transport av gods helt eller delvis till sjöss.

2. *Utförande part*: Annan än transportören som på begäran av transportören eller under transportörens tillsyn eller kontroll utför eller åtar sig att utföra någon av transportörens förpliktelser enligt transportavtalet beträffande mottagande, lastning, hantering, stuvning, transport, vård, lossning, eller utlämning av gods.

3. *Maritimt utförande part*: En utförande part i den utsträckning denne utför eller åtar sig att utföra någon del av transporten under perioden från det att godset ankommer till fartygets lastningshamn till dess att det lämnar lossningshamnen. En inlandstransportör är bara maritimt utförande part om denne utför eller åtar sig att utföra sina tjänster uteslutande inom ett hamnområde.

4. *Avsändare*: Den som ingår avtal med en transportör om transport av gods helt eller delvis till sjöss.

5. *Avsändare enligt dokument*: Annan än avsändaren som accepterar att anges som avsändare i transportdokumentet.

6. *Innehavare*:

a) Den som är i besittning av ett negotiabelt transportdokument, om dokumentet är ett orderdokument endosserat in blanco eller ett innehavardokument. Om dokumentet är ställt till order och inte är endosserat in blanco krävs även att den som är i besittning av det är angiven i dokumentet som avsändare eller mottagare eller är den till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endosserat).

b) Den till vilken ett negotiabelt transportdokument är utfärdat eller överfört enligt vad som framgår av villkor utfärdade enligt 58 § andra stycket, om dokumentet är utfärdat i elektronisk form.

7. *Mottagare*: Den som enligt ett transportavtal eller ett transportdokument är berättigad att få godset utlämnat till sig.

8. *Konventionen*: Förenta Nationernas konvention av den 11 december 2008 om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss (Rotterdamreglerna).

9. *Konventionsstat*: En stat som är bunden av konventionen.

10. *Konventionsfart*: Transport av gods helt eller delvis till sjöss enligt ett transportavtal, när enligt avtalet både godsets mottagnings- respektive utlämningsplats och sjötransportens lastnings- respektive lossningshamn

ligger i skilda stater och någon av platserna eller hamnarna ligger i en konventionsstat.

Paragrafen innehåller ordförklaringar och definitioner av vissa centrala begrepp som förekommer i förslaget till nytt 13 kap. Den bygger på artikel 1 Rotterdamreglerna och motsvarar nuvarande 13 kap. 1 §.

Artikel 1 i Rotterdamreglerna innehåller 30 definitioner. Endast sju av dessa har motsvarigheter i paragrafen (punkterna 1–7). Några av de definitioner som inte har tagits in i paragrafen har placerats på systematiskt lämpligare platser i 13 kap. I flera fall har utredningen ansett att det är tillräckligt att låta en definition framgå genom hänvisning i författningskommentaren. Vissa av Rotterdamreglernas definitioner har ansetts obehövlige och därför inte kommenterats över huvud taget.

Med *transportör* avses den som ingår transportavtal med en avsändare. Det behöver inte vara transportören som utför transporten. Den kan utföras av annan. Det saknar betydelse om det är transportören själv som ingår transportavtalet eller om avtalet ingås i transportörens namn och på dennes vägnar av t.ex. ett ombud eller en agent. Transportörens motpart kallas avsändare.

För att kunna utföra transportuppdraget behöver transportören ofta kontraktera andra aktörer. Det är vanligt att transportören anlitar andra aktörer för att utföra bl.a. lossning eller utlämning av gods. Utgångspunkten är att alla som utför eller åtar sig att utföra en eller flera av transportörens förpliktelser är att anse som *utförande part*. Den som direkt eller indirekt, engageras av en avsändare, avsändare enligt dokument, förfogandeberättigad eller mottagare är inte en utförande part. Detta anges uttryckligen i Rotterdamreglerna, se artikel 1.6 (b). För att någon ska anses vara en utförande part måste personen således direkt eller indirekt arbeta för transportörssidan.

En utförande part kan vara *maritimt utförande part*. Med maritimt utförande part avses en utförande part som utför eller åtar sig att utföra någon av transportörens förpliktelser från godsets ankomst till fartygets lastningshamn till dess godset lämnar lossningshamnen. För att en inlandstransportör ska betraktas som en maritimt utförande part krävs att denne utför eller åtar sig att utföra sina tjänster uteslutande inom ett hamnområde. Inlandstransport omfattar all transport som inte är sjötransport, även transport på inre vattenväg

(se UNCITRAL A/CN.9/621 p.144.). En transport förblir en inlandstransport även om en nationsgräns korsas.

Avsändaren definieras som den som ingår ett transportavtal med transportören. På motsvarande sätt som vid definitionen av transportören är det den kontraktsrättsliga förpliktelsen som är avgörande för om någon ska anses vara avsändare enligt definitionen. Avsändaren behöver därför inte vara den som avlämnar godset för transport. Den som avlämnar godset är inte upptagen i någon av definitionerna i paragrafen. I nuvarande 13 kap. definieras den personen som avlastare. Beroende på omständigheterna kan en avlastare vara densamma som såväl avsändaren som en avsändare enligt dokument.

En *avsändare enligt dokument* definieras som den som accepterar att anges som avsändare i transportdokumentet. Så är ofta fallet vid FOB-köp.¹ Vid FOB-köp är det i normalfallet annan än avsändaren som avlämnar godset för transport. Vid sådana FOB-köp kommer avsändaren enligt dokument att vara densamma som den nuvarande definitionen av en avlastare. I förhållande till gällande rätt föreligger dock den skillnaden att avsändaren enligt dokument måste samtycka till att anges som avsändare i transportdokumentet. Enligt 53 § gäller bestämmelserna i 46–52 §§ om avsändarens skyldighet och ansvar även för en avsändare enligt dokument.

Med *innehavare* avses den som är i besittning av ett negotiabelt transportdokument, om dokumentet är ett orderdokument endosserat in blanco eller ett innehavardokument. Om dokumentet är ställt till order och inte är endosserat in blanco krävs även att den som är i besittning av det är angiven i dokumentet som avsändare eller mottagare eller är den till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet. Om dokumentet är utfärdat i elektronisk form avses med innehavare den till vilken dokumentet är utfärdat eller överfört enligt vad som framgår av villkor utfärdade enligt 58 § andra stycket. Med negotiabelt transportdokument avses ett transportdokument som innebär att godset är bestämt till avsändaren eller order, mottagaren eller order eller innehavaren (se 57 § och avsnitt 11.2.1).

En *mottagare* definieras som den som har rätt att få godset utlämnat till sig enligt ett transportavtal eller ett transportdokument. Om

¹ FOB (Free On Board) är en Incoterm som innebär att säljaren ska stå för leveransen av godset till dess det är ombord på fartyget. Risken för godset övergår från säljaren till köparen när godset har levererats ombord på fartyget.

inlösendokument (dvs. ett negotiabelt dokument eller ett rektadokument) används kommer mottagaren normalt sett vara den som är legitimerad enligt dokumentet. Om det i stället är fråga om en sjöfraktsedel kommer mottagaren i de flesta fall vara den som är angiven som mottagare i dokumentet. I de sällsynta fall där transportdokument inte används framgår mottagaren i stället regelmässigt av transportavtalet.

Med *konventionen* avses Förenta Nationernas konvention av den 11 december 2008 om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss (Rotterdamreglerna) och med *konventionsstat* en stat som är bunden av konventionen.

Slutligen anger paragrafen vad som utgör konventionsfart. Begreppet har betydelse för i vilka fall de tvingande styckegodsreglerna alltid ska tillämpas i utrikes fart (se 7 § tredje stycket). Begreppet har också betydelse för i vilka fall bestämmelsen om omborddokument i 14 kap. alltid är tvingande i utrikes fart (se förslaget till 14 kap. 2 § fjärde stycket). Med konventionsfart avses sådan fart som faller under Rotterdamreglernas tillämpningsområde (se artikel 5 i konventionen).

Tillämpningsområde

3 § Detta kapitel är tillämpligt på avtal om sjötransport av gods. I utrikes fart är kapitlet tillämpligt även på avtal om transport av gods där den avtalade transporten endast delvis avser sjötransport.

Paragrafen anger tillämpningsområdet för bestämmelserna i 13 kap. Övervägandena finns i avsnitt 9.5. Paragrafen bygger på nuvarande 13 kap. 2 § (se prop. 2013/14:243 s. 52) och artikel 5 i Rotterdamreglerna. Genom att i utrikes fart omfatta även avtal om andra transporter än sådana som enbart sker till sjöss får regleringen i det föreslagna 13 kap. ett bredare tillämpningsområde än regleringen i nuvarande 13 kap.

En förutsättning för att 13 kap. ska vara tillämpligt är att svensk rätt ska tillämpas på avtalet. Vilket lands lag som ska tillämpas bestäms normalt sett med utgångspunkt i Rom I-förordningen (se avsnitt 9.4).

Enligt artikel 5 i Rotterdamreglerna ska konventionen tillämpas på transportavtal, i vilket både godsets mottagnings- respektive

utlämningsplats och sjötransportens lastnings- respektive lossningshamn ligger i skilda stater och någon av platserna eller hamnarna ligger i en konventionsstat. Konventionens tillämpningsområde knyter an till Rotterdamreglernas definition av transportavtal (artikel 1.1). Med transportavtal avses ett avtal enligt vilket en transportör mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods från en plats till en annan. Avtalet ska omfatta transport till sjöss. Som tillägg till sjötransporten kan avtalet även omfatta transport med andra transportmedel. Med gods avses bl.a. varor, handels gods och containrar som inte tillhandahålls av transportören (se artikel 1.24).

Tillämpningsområdet i paragrafen är inte inskränkt till enbart sådana avtal som utgör transportavtal enligt definitionen i Rotterdamreglerna. Regleringen i 13 kap. är i stället tillämplig på alla avtal om sjötransport av styckegods.

Paragrafen anger ett bredare geografiskt tillämpningsområdet än vad Rotterdamreglerna anger. I utrikes fart behöver inte både den avtalade transporten som sådan och den avtalade sjötransporten vara av internationell karaktär för att 13 kap. ska bli tillämpligt. Dessutom anger paragrafen att 13 kap. är tillämpligt på inrikes sjötransporter.

Det kan förekomma att transportavtalet ingår som en del i ett större avtal som utöver transporten behandlar t.ex. produktion eller lagerhållning. Huruvida avtalet faller inom tillämpningsområdet för 13 kap. bör i sådant fall bedömas med utgångspunkt i avtalet i dess helhet. En omständighet som bör tillmätas betydelse är hur framträdande sjötransporten är i förhållande till övriga delar av avtalet. Ett avtal om lagring kan innefatta en sjötransport utan att för den sakens skull falla under 13 kap.

Rotterdamreglerna ger möjlighet att låta ett transportavtal omfatta hela transporten från dörr till dörr. Transportavtalet kan dock vara begränsat och avse endast en del av transporten. Om parterna har avtalat att en bestämd del av transporten ska utföras av en namngiven utförande part, får transportören friskriva sig från ansvar för den delen av transporten (se 13 kap. 43 §).

När en internationell transport omfattas av regleringen i 13 kap. är utgångspunkten att också eventuella undertransportörers ansvar ska regleras på samma sätt. Om t.ex. en inrikes vägtransport i Sverige är ett led i en internationell sjötransport omfattas vägtransporten av reglerna i 13 kap.

Undantag för avtal om befraktning samt fördelning av gemensamt haveri. Regleringen i 13 kap. är inte tillämplig om annat anges i 4 eller 5 §§. I 4 § görs undantag för certepartier och andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg. I 5 § första stycket görs undantag för villkor i transportavtalet avseende fördelning av gemensamt haveri. Undantagen gäller även i utrikes fart när kapitlet är tillämpligt på avtal om transport av gods delvis till sjöss.

Gränsdragningen mot passagerartransporter. Bestämmelserna i 13 kap. ska inte tillämpas på transport av passagerare och deras bagage. Detta följer av artikel 85 i Rotterdamreglerna.

Att en passagerares bagage inte omfattas av godsbegreppet framgår både av Rotterdamreglerna och deras förarbeten (se artikel 1.24 i Rotterdamreglerna och UNCITRAL A/CN.9/642 p. 240–243).

Transport av passagerare och resgods regleras i stället i 15 kap. sjölagen. Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerarens räkning, under förutsättning att transporten inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godstransport (15 kap. 5 §).

Förhållandet mellan regleringen i 13 kap. och bestämmelser om s.k. globalbegränsning. Globalbegränsning ger bl.a. redare, fartygsägare och bärgare rätt att begränsa sitt sammanlagda skadeståndsansvar för skador som uppkommer till följd av en och samma händelse. Reglerna om begränsning av redarens samlade skadeståndsansvar är införda i 9 kap. sjölagen. Bestämmelserna bygger på 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Rotterdamreglerna påverkar inte rätten till globalbegränsning och regleringen i 9 kap. Detta framgår av artikel 83.

Artikeln 83 nämner enbart "fartygsägare". Av förarbetena till Rotterdamreglerna framgår dock att begränsningsrätten inte är avsedd att enbart gälla fartygsägaren. Formuleringen i artikel 83 syftar bara till att ange vilka slags regler som avses. (Se UNCITRAL A/63/17 p. 256–257.)

Beträffande *förhållandet till andra transporträttsliga konventioner*, se avsnitt 7.6.

Befraktning av fartyg

4 § Detta kapitel är inte tillämpligt på certepartier eller andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.

Utän hinder av första stycket ska kapitlet alltid tillämpas mellan en transportör och en mottagare, förfogandeberättigad eller innehavare som inte är ursprunglig part i ett certeparti eller ett annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.

Paragrafen anger tillämpligheten av 13 kap. vid certepartier och andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg. Första stycket bygger på artikel 6 i Rotterdamreglerna. Tredje stycket bygger på artikel 7. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 3 §.

Enligt sjölagen ska 13 kap. inte tillämpas i de fall ett certeparti är utfärdat för transporten. Styckegodsreglerna kommer dock till användning om ett konossement är utställt under certepartiet i de fall det utställts för tredje man eller förvärvats av denne. Förevarande 4 § vidareför dessa regler med vissa modifikationer.

Första stycket anger att avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg är undantagna från tillämpningsområdet. Normalt sker sådana transporter under ett certeparti men även andra avtal kan förekomma i sådana sammanhang. Det saknar i och för sig betydelse om avtalet benämns certeparti eller inte, men för att det ska falla utanför tillämpningsområdet för 13 kap. krävs att avtalet utgör ett kommersiellt arrangemang (A/CN.9/WG.III/WP.21, p. 37). Om avtalet på detta sätt faller utanför tillämpningsområdet för 13 kap. blir 14 kap. tillämpligt på avtalet.

Undantaget gäller oavsett om transporten sker i linjefart eller trampfart.

Beträffande volymkontrakt, dvs. ett transportavtal som omfattar transport av en bestämd mängd gods fördelat på flera skeppningar inom en bestämd tidsperiod, är utgångspunkten att sådana avtal omfattas av regleringen i 13 kap. (jfr UNCITRAL A/CN.9/594 p. 130). För sådana kontrakt gäller dock att parterna har möjlighet att avvika från regleringen i 13 kap. (se 8 §). Fallor avtalet utanför tillämpningsområdet för 13 kap. kan bestämmelserna i 14 kap. komma att tillämpas.

Andra stycket förtydligar att undantaget i första stycket bara gäller mellan parterna i certepartiet eller annat avtal om hel- eller delbefraktning. När krav framställs från t.ex. mottagaren ska således

13 kap. tillämpas. Uppräkningen av personer som kapitlet ska tillämpas mellan är uttömmande (jfr UNCITRAL A/CN.9/572 p. 93 och 96). Det är inte något krav på att ett transportdokument eller ett elektroniskt transportdokument ska ha utställts för att stycket ska bli tillämpligt. Emellertid torde någon form av dokument komma att utställas i de flesta fall.

Gemensamt haveri

5 § Detta kapitel ska inte tillämpas på villkor i transportavtalet avseende fördelning av gemensamt haveri.

Bestämmelserna i 23–43 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalat.

Bestämmelser om gemensamt haveri finns i 17 kap.

Paragrafen anger förhållandet mellan regleringen i 13 kap. och bestämmelser om gemensamt haveri. Första stycket bygger på artikel 84 i Rotterdamreglerna. En motsvarande regel finns i nuvarande 13 kap. 4 a § första stycket. Andra stycket motsvarar nuvarande 13 kap. 39 § och saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Gemensamt haveri regleras i 17 kap. I fråga om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last föreskriver nuvarande 17 kap. 1 § att York-Antwerpenreglerna från år 1994 gäller i den mån något annat inte är avtalat. Enligt Regel A i York-Antwerpenreglerna föreligger ett gemensamt haveri när ”en extraordinär uppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen görs för det helas räddning i syfte att från fara bevara de värden som omfattas av den gemensamma sjöresan”. I York-Antwerpenreglerna ges där efter exempel på olika händelser som ska ersättas som gemensamt haveri. Ett exempel är när däckslast kastas överbord i syfte att rädda fartyget och dess besättning. Enligt reglerna om gemensamt haveri ska förlusten inte bäras ensam av den lastägare som förlorat sitt gods. Den ska i stället fördelas genom s.k. haveribidrag. Utöver de lagändringar som utredningen föreslår med anledning av ett tillträde till Rotterdamreglerna föreslår utredningen att hänvisningen till York-Antwerpenreglerna uppdateras till att avse 2016 års regler (se avsnitt 12.4).

Paragrafens *första stycke* föreskriver att bestämmelserna i 13 kap. inte ska tillämpas på villkor i transportavtalet avseende fördelning av gemensamt haveri.

Utöver förluster på grund av saksador och dröjsmålsskador kan en lastägare också drabbas av andra kostnader i samband med en transport. Det kan t.ex. vara fråga om uppkomna kostnader på grund av mottagarens skyldighet att betala bärgarlön eller bidra vid gemensamt haveri. Enligt *andra stycket* ska ansvarsbestämmelserna i 23–43 §§ ha motsvarande tillämpning i fråga om mottagarnas rätt att neka betalning eller kräva ersättning för utgifter av denna typ (jfr prop. 1993/94:195 s. 249).

Tredje stycket upplyser om att särskilda bestämmelser om gemensamt haveri finns i 17 kap.

Elektronisk kommunikation

6 § När en bestämmelse i detta kapitel föreskriver krav på skriftlighet får det uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation, under förutsättning att både den som skickar och den som tar emot kommunikationen har samtyckt till sådan användning.

Paragrafen innehåller bestämmelser om elektronisk kommunikation. Den bygger på artikel 3 andra meningen i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Artikel 3 anger när ett avtal, meddelande, bekräftelse etc. ska vara skriftligt. I artikeln anges vilka andra artiklar i Rotterdamreglerna som berörs av skriftlighetskravet. I lagförslaget har skriftlighetskravet i stället angetts i respektive paragraf. De paragrafer som det är fråga om i 13 kap. är 9, 10, 30, 35, 37, 48, 62, 72, 80 och 88 §§. Dessutom gäller skriftlighet för avtal om förlängning av preskription (se förslaget till 19 kap. 3 § andra stycket).

Parterna har möjlighet att uppfylla skriftlighetskravet genom elektronisk kommunikation. Med elektronisk kommunikation avses information som genereras, sänds, mottas, eller lagras elektroniskt, optiskt, digitalt, eller på liknande sätt så att informationen senare kan bli tillgänglig för användning (artikel 1.17 i Rotterdamreglerna). En förutsättning för att användning av elektronisk kommunikation ska vara giltig är att både den som skickar och den som tar emot kommunikationen samtycker till sådant användande.

Avtalsvillkors giltighet

Tvingande regler

7 § Ett villkor i ett transportavtal är ogiltigt om det

1. begränsar transportörens eller en maritimt utförande parts skyldigheter eller skadeståndsansvar enligt detta kapitel,
2. ger transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 § rätt till försäkringsersättning för godset,
3. begränsar eller utökar avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens eller avsändare enligt dokumentets skyldigheter eller skadeståndsansvar enligt detta kapitel, eller
4. avviker från 19 kap. 1 § första stycket 5 eller 2 eller 3 §§.

Vad som föreskrivs i första stycket gäller inte avvikelser från 15, 21, 22, 44, 45, 54, 55, 72 § andra stycket, 78, 84 och 95 §§. Utan hinder av första stycket får parterna i transportavtalet även avtala om avvikelser från 85 § första stycket 2 och 3 och andra och tredje styckena och 89 § samt begränsa eller utesluta möjligheten att överföra den förfoganderätt som avses i 88 § tredje stycket.

I inrikes fart i Sverige gäller det som följer av första och andra styckena oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet. Detsamma gäller i konventionsfart, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan konventionsstat.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, ska transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser är ogiltiga i den utsträckning de i strid med första och andra styckena begränsar eller utökar avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens, avsändare enligt dokumentets, transportörens eller en maritimt utförande parts skyldigheter eller ersättningsansvar.

Paragrafen anger i vilken utsträckning parterna kan avtala om avvikelser från regleringen i 13 kap. Övervägandena finns i avsnitt 9.6. Första stycket bygger på artikel 79 i Rotterdamreglerna och motsvarar delar av nuvarande 13 kap. 4 §. Andra stycket första meningen motsvarar delar av nuvarande 13 kap. 4 a § första stycket. Andra stycket andra meningen bygger på artikel 56 i Rotterdamreglerna. Bestämmelserna i tredje och fjärde styckena saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. De vidareförs från nuvarande 13 kap. 4 § tredje respektive fjärde stycket.

Första stycket anger när ett villkor i ett transportavtal är ogiltigt. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet i övrigt.

Enligt första punkten är ett villkor ogiltigt om det begränsar transportörens eller en maritimt utförande parts skyldigheter eller skadeståndsansvar enligt 13 kap. Bestämmelsen omfattar inte andra utförande uppdragstagare än transportören och den maritimt utförande parten. Utförande parts ansvar kan således begränsas avtalsvägen. Bestämmelsen utgör inte hinder mot att transportören eller den maritimt utförande parten påtar sig ett större ansvar än vad som följer av 13 kap.

Andra punkten avser villkor som ger transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 § rätt till försäkringsersättning för godset. Bestämmelsen avser s.k. benefit of insurance-klausuler. Personkretsen enligt 29 § utgörs av den utförande parten, fartygets befälhavare och besättning, anställda hos transportören och den utförande parten samt annan som på uppdrag av transportören, eller under transportörens kontroll, utför transportörens skyldigheter enligt transportavtalet.

Enligt tredje punkten omfattar den tvingande regleringen även avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens och avsändare enligt dokumentets skyldigheter och skadeståndsansvar. Ansvaret får varken utökas eller begränsas. En skärpning av avsändarens ansvar från culpaansvar till strikt ansvar är ett exempel på utvidgning av ansvaret som står i strid med bestämmelsen (se UNCITRAL A/CN.9/594 p. 151). Att ansvaret varken får utökas eller begränsas ska inte uppfattas som att ansvaret enligt 13 kap. är fast och att varje avtalsvillkor som avviker från en bestämmelse i 13 kap. därmed är ogiltigt. En transportör eller maritimt utförande part får t.ex. påta sig ett större ansvar än vad som följer av 13 kap.

Fjärde punkten anger att den tvingande regleringen omfattar preskriptionsbestämmelser. Enligt artikel 79 i Rotterdamreglerna är preskriptionsbestämmelserna i artiklarna 62–65 tvingande. Motsvarande preskriptionsbestämmelser införs i 19 kap.

Andra styckets första mening anger att vissa bestämmelser som inte grundar sig på Rotterdamreglerna får avtalas bort. Motsvarande undantag finns i nuvarande 13 kap. 4 a § första stycket. Andra meningen anger i vilken utsträckning parterna i transportavtalet får begränsa förfoganderätten över godset. Med parterna i transportavtalet avses de ursprungliga parterna, dvs. transportören och avsändaren.

Enligt *tredje stycket* ska de tvingande reglerna tillämpas i inrikes fart i Sverige och i konventionsfart, dvs. sådan utrikes fart som faller under Rotterdamreglernas tillämpningsområde (se kommentaren till 2 §), oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Det innebär att de tvingande reglerna i dessa fall gäller även när utländsk rätt ska tillämpas på avtalet enligt Rom I-förordningen. I konventionsfart har parterna dock möjlighet att avtala om att lagen i en annan bestämd konventionsstat ska tillämpas i stället. Då gäller det landets lag fullt ut. De tvingande svenska styckegodsreglerna ska däremot – trots förordningen – tillämpas, om parterna har avtalat att lagen i en icke-konventionsstat ska tillämpas (jfr prop. 2013/14:243 s. 53).

Fjärde stycket anger att transportdokumentet ska innehålla upplysningar om de tvingande reglerna. Detta föreskrivs även i 60 § som innehåller en katalog över vilka uppgifter transportdokumentet ska innehålla (se 60 § första stycket 15).

Avtalsvillkor vid ingående av volymkontrakt

8 § Vid ingående av transportavtal som omfattar transport av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor inom en bestämd tidsperiod (volymkontrakt) får transportören och avsändaren avtala att deras rättigheter, skyldigheter och skadeståndsansvar enligt detta kapitel ska begränsas eller utökas.

Vad som föreskrivs i första stycket gäller inte rättigheter och skyldigheter enligt 16 § första stycket, 47 och 49 §§ eller för skadeståndsansvar som följer av bristande uppfyllelse enligt dessa bestämmelser eller för skadeståndsansvar till följd av en handling eller underlåtenhet som avses i 39 §.

Paragrafen ger ökad avtalsfrihet vid ingående av volymkontrakt. Den bygger på artikel 80.1 och 80.4 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Med volymkontrakt avses ett transportavtal som omfattar transport av en bestämd mängd gods fördelat på flera skeppningar inom en bestämd tidsperiod (se artikel 1.2 i Rotterdamreglerna). Mängdangivelsen kan fastställas som en minsta eller största mängd eller inom ett visst intervall.

Definitionen av volymkontrakt i Rotterdamreglerna är snarlik definitionen av kvantumkontrakt i 14 kap. 42 § första stycket sjölagen. Eftersom ett volymkontrakt enligt Rotterdamreglerna är underkastat

andra regler än ett kvantumkontrakt enligt 14 kap. har utredning valt att använda begreppet volymkontrakt i 13 kap.

En betydande andel av styckegodstransporterna till sjöss sker under volymkontrakt. Ofta ingås volymkontrakt av större företag och verksamheter som har behov av att kunna knyta till sig en transportör över en viss period för att transportera hela eller delar av verksamhetens produktion eller inköp. Utgångspunkten är att volymkontrakt omfattas av regleringen i 13 kap. (jfr UNCITRAL A/CN.9/594 p. 130).

Ett volymkontrakt kan emellertid omfattas av undantagen i 4 §. Undantagen i 4 § utgör avgränsningen mellan volymkontrakt och kvantumkontrakt. Enligt 4 § första stycket är 13 kap. inte tillämpligt på certepartier för hel- eller delbefraktning. Om således ett avtal gäller transport med fartyg av viss mängd gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd, ska bestämmelserna i 13 kap. tillämpas på varje resa om inte resan utförs enligt ett certeparti för hel- eller delbefraktning. I det senare fallet tillämpas i stället reglerna om kvantumkontrakt i 14 kap.

Första stycket anger att parterna får avvika från de tvingande bestämmelserna i 13 kap. Avvikelse får ske både vid ramavtal för flera resor och vid enskilda transporter.

Den part som åberopar det avvikande villkoret har bevisbördan för att förutsättningarna för avvikelse är uppfyllda (se artikel 80.6).

Vissa bestämmelser i 13 kap. får parterna inte avvika från. Dessa framgår av *andra stycket*. Bestämmelserna avser sjövärdighet enligt 16 § första stycket, förlust av ansvarsbegränsning vid grov oaktsamhet eller uppsåt enligt 39 §, avsändarens upplysnings- och dokumentationsplikt enligt 47 § och avsändarens skyldigheter vid transport av farligt gods enligt 49 §.

Förutsättningar för avvikande avtalsvilkors giltighet vid ingående av volymkontrakt

9 § En avvikelse enligt 8 § första stycket är giltig endast om

1. transportavtalet tydligt anger att det avviker från bestämmelserna i detta kapitel,
2. transportavtalet är individuellt förhandlat eller tydligt anger de delar av volymkontraktet som innehåller avvikelserna, och

3. avsändaren skriftligen har erbjudits att ingå ett transportavtal utan någon avvikelse.

En avvikelse enligt 8 § första stycket är inte giltig om avvikelsen har gjorts till avtalsinnehåll genom hänvisning från ett annat dokument eller ingår i ett standardavtal som inte varit föremål för individuell förhandling.

Avtal som avses i första stycket ska vara skriftligt. Detsamma gäller erbjudande som avses i första stycket 3.

Paragrafen anger vad som krävs för att avtalsvillkor som avviker från 13 kap. ska vara giltiga vid ingående av volymkontrakt. Den bygger på artikel 80.2 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket innehåller tre punkter som anger förutsättningarna för giltighet.

Enligt första punkten ska volymkontraktet tydligt ange att det avviker från bestämmelserna i 13 kap.

Den part som åberopar det avvikande villkoret har bevisbördan för att förutsättningarna för avvikelse är uppfyllda (se artikel 80.6).

Enligt andra punkten ska volymkontraktet vara individuellt förhandlat eller tydligt ange de delar av kontraktet som innehåller avvikelserna. Avvikelse ska kunna identifieras. Det behöver dock inte anges vad avvikelserna består i.

Enligt tredje punkten ska avsändaren skriftligen ha erbjudits att ingå ett transportavtal på villkor som överensstämmer med bestämmelserna i 13 kap. I praktiken innebär detta att avsändaren i de flesta fall kommer att erbjudas två fraktpriser, varav det ena utgår från ett kontrakt som överensstämmer med villkoren i 13 kap. och det andra utgår från ett kontrakt med avvikelser från 13 kap.

Enligt *andra stycket* får en avvikelse inte tas med i kontraktet genom hänvisning från ett annat dokument eller ingå i ett standardavtal som inte varit föremål för individuell förhandling. Rotterdamreglerna anger att en transportörs offentligt tillgängliga lista över priser och tjänster, ett transportdokument eller liknande handlingar inte utgör ett volymkontrakt (artikel 80.3). Sådana dokument bör inte anses ha varit föremål för individuell förhandling. Emellertid finns det inget hinder mot att ett volymkontrakt genom hänvisning inkorporerar sådana dokument som avtalsvillkor (se artikel 80.3).

Tredje stycket anger att avtal som avses i första stycket ska vara skriftligt. Detsamma gäller för erbjudande enligt första stycket 3. Skriftlighetskravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt 6 §

får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Giltigheten av avvikande avtalsvillkor i volymkontrakt i förhållande till tredje man

10 § Villkor i ett volymkontrakt som avviker från detta kapitel får tillämpas mellan transportören och annan än avsändaren, om volymkontraktet uppfyller förutsättningarna i 9 §, och

1. den andra personen har mottagit skriftliga upplysningar som tydligt anger att villkoren i volymkontraktet avviker från vad som föreskrivs i detta kapitel och personen i fråga har gett sitt skriftliga och uttryckliga samtycke till att bli bunden av villkoret, och

2. ett sådant samtycke inte enbart framgår av transportörens offentligt tillgängliga lista över priser och tjänster eller av transportdokumentet.

Paragrafen anger förutsättningarna för att villkor i ett volymkontrakt som avviker från 13 kap. ska få tillämpas mellan transportören och annan än avsändaren. Det kan t.ex. vara fråga om en mottagare som har köpt godset under transporten och kräver att få godset utlämnat enligt ett negotiabelt transportdokument. Paragrafen bygger på artikel 80.5 i Rotterdamsreglerna. Den saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Av paragrafens inledning framgår att förutsättningarna i 9 § måste vara uppfyllda för att ett avvikande avtalsvillkor ska vara giltigt.

De särskilda kraven för giltighet framgår av första punkten. Det krävs att tredje man har mottagit skriftliga upplysningar som tydligt anger att villkoren i volymkontraktet avviker från vad som föreskrivs i 13 kap. Därtill måste det föreligga ett skriftligt och uttryckligt samtycke till avvikelsen. Med uttryckligt samtycke avses att samtycket ska vara tydligt samt att ett underförstått samtycke inte är tillräckligt. Skriftlighetskravet framgår av artikel 3 i Rotterdamsreglerna. Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Andra punkten förtydligar att det inte är tillräckligt att samtycket enbart framgår av transportörens offentligt tillgängliga lista över priser och tjänster eller ett transportdokument, t.ex. genom ett förtryckt samtycke i ett sådant dokument. Ett sådant samtycke är inte uttryckligt.

Den part som åberopar det avvikande villkoret har bevisbördan för att förutsättningarna för avvikelse är uppfyllda (se artikel 80.6).

Levande djur

11 § Om godset utgörs av levande djur får parterna avtala att transportörens och en maritimt utförande parts skyldigheter och skadeståndsansvar enligt detta kapitel ska begränsas.

Ett villkor enligt första stycket är dock inte giltigt om det begränsar skadeståndsskyldigheten för transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 § vid skada eller dröjsmål som orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen ger parterna ökad avtalsfrihet vid transport av levande djur. Den bygger på artikel 81 (a) i Rotterdamreglerna. Paragrafens andra stycke har viss motsvarighet i nuvarande 13 kap. 27 §. Levande djur omfattas av definitionen av godsbegreppet i artikel 1.24 i Rotterdamreglerna.

Mot bakgrund av att levande djur kräver särskild tillsyn och vård under transporten ger *första stycket* parterna möjlighet att avtala om andra ansvarsregler än vad som följer av regleringen i 13 kap.

Det kan förekomma att ett djur måste avlivas under transporten. Djuret kan t.ex. vara stressat eller utgöra en fara. Även om parterna inte nyttjat avtalsfriheten kan transportören gå fri från skadeståndsansvar för den ekonomiska skada avlivningen kan innebära. I förarbetena till Rotterdamreglerna har det anmärkts att sådan avlivning kan betraktas som en rimlig åtgärd för att skydda egendom (se UNCITRAL A/CN.9/576 p. 107). Därmed skulle avlivningen omfattas av katalogen över omständigheter som kan frånta transportören ansvar för skada. Det torde närmast vara fråga om sådana rimliga åtgärder för att rädda egendom till sjöss som anges i 25 § andra stycket 13.

Andra stycket innehåller en bestämmelse som begränsar parternas avtalsfrihet. Ett avtalsvillkor är inte giltigt om det begränsar skadeståndsskyldigheten för transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 § vid skada eller dröjsmål som orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma. Begränsningen avser inte bara aktiva handlingar utan även underlåtenhet. Personkretsen enligt 29 § utgörs av den utförande parten, fartygets befälhavare och besättning, anställda hos

transportören och den utförande parten samt annan som på uppdrag av transportören, eller under transportörens kontroll, utför transportörens skyldigheter enligt transportavtalet.

Andra särskilda transporter

12 § Villkor som begränsar de skyldigheter eller det skadeståndsansvar en transportör eller en maritimt utförande part har enligt detta kapitel är giltiga om en sådan begränsning är skälig med hänsyn till godsets karaktär eller beskaffenhet eller de omständigheter, villkor och förhållanden under vilka transporten ska utföras.

Paragrafen anger att parterna har avtalsfrihet vid särskilda transporter. Den bygger på artikel 81 (b) i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 4 a § andra stycket.

Paragrafen ger parterna möjlighet att avtala om andra ansvarsregler än vad som följer av regleringen i 13 kap. vid särskilda transporter. Det kan t.ex. gälla transport av utrustning till en arktisk expedition, vissa tungtransporter såsom transport av färdiga broelement eller delar av oljeplattformar, eller andra transporter som kan kategoriseras som engångsföreteelser av särskild art.

Transportuppdragets utförande

Transportförpliktelsen

13 § Transportören ska, i enlighet med transportavtalet och i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel, transportera godset till destinationsorten och lämna ut det till mottagaren.

Paragrafen anger transportörens huvudförpliktelse, dvs. att transportera godset till destinationsorten och lämna ut godset till mottagaren (jfr med beskrivningen av transportörens fortskaffningsansvar och utlämningsansvar i avsnitt 4.4). Paragrafen bygger på artikel 11 i Rotterdamreglerna. Den saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Hantering av godset

14 § Transportören ska på lämpligt och omsorgsfullt sätt ta emot, lasta, hantera, stuva, transportera, vårda, lossa och lämna ut godset.

Transportören och avsändaren får avtala om att lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset ska utföras av avsändaren, avsändaren enligt dokument eller mottagaren. Förekomsten av sådant avtal ska anges i transportupplysningarna.

Paragrafen anger vilka skyldigheter transportören har när det gäller godsets hantering. Den bygger på artikel 13 i Rotterdamreglerna. Paragrafens första stycke motsvarar huvudsakligen nuvarande 13 kap. 12 § första stycket. Paragrafens andra stycke saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Enligt *första stycket* ska transportören på lämpligt och omsorgsfullt sätt ta emot, lasta, transportera, lossa och lämna ut godset. Transportören är ansvarig för godset under den ansvarsperiod som föreskrivs i 23 §. Det innebär som huvudregel att transportören är ansvarig från det att transportören eller en utförande part tar emot godset för transport till dess att godset lämnas ut.

Andra stycket behandlar s.k. Free In and Out (FIO)- och Free In and Out Stowed (FIOS)-klausuler. Sådana klausuler föreskriver att vissa uppgifter i samband med lastning och lossning av gods ska utföras av avlastaren respektive mottagaren i stället för transportören. Avsikten med klausulerna är i regel att transportören inte ska svara för lastskador som uppkommer när arbetet utförs av avlastaren respektive mottagaren. Mot bakgrund av att klausulerna i praktiken verkar som en form av ansvarsfriskrivning har det ifrågasättas om klausulerna är förenliga med Haag-Visbyreglerna och sjölagen. Inom internationell praxis finns det olika synsätt på frågan.

Enligt Rotterdamreglerna är FIO/FIOS-klausuler giltiga om det rör sig om lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset. I konsekvens med detta är sådan hantering av godset som sker i enlighet med andra stycket upptagen i katalogen över omständigheter som kan frånta transportören ansvar för skada (se 25 § andra stycket 9). Det saknar betydelse om uppgifterna utförs i lastnings- eller lossningshamnen eller i en mellanhamn.

FIO/FIOS-klausulerna gäller enbart för lastning, hantering, stuvning eller lossning. Transportörens övriga skyldigheter kvarstår.

I artikel 13 anges detta särskilt. Utredningen har inte ansett det nödvändigt att ange detta i paragrafen. Någon skillnad i förhållande till Rotterdamreglerna är dock inte avsedd.

En FIO/FIOS-klausul ska framgå av transportupplysningarna. Detta möjliggör för tredje man att få vetskap om att annan än transportören är ansvarig för godset under del av transporten.

Undersökning av packningen

15 § Transportören ska i skäligen omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören inte skyldig att undersöka anordningen invändigt utom när det finns anledning att misstänka att den är bristfälligt packad.

Transportören ska underrätta avsändaren om de brister som han eller hon har upptäckt. Om transportören inte genom skäligen åtgärder kan göra godset lämpat för transport upphör dennes skyldighet att transportera godset.

Första stycket innehåller bestämmelser om transportörens skyldighet att kontrollera packningen av godset. Andra stycket reglerar transportörens skyldigheter när brister har upptäckts. Frånsett vissa redaktionella ändringar överensstämmer paragrafen med nuvarande 13 kap. 6 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 217 f.). Någon ändring i sak är inte avsedd. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Sjövärldighet

16 § Transportören ska före och under sjöresan se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt och att fartyget är tillräckligt bemannat, utrustat och försett med förnödenheter.

Transportören ska även se till att lastrummet, övriga utrymmen på fartyget i vilka godset lastas samt containrar som tillhandahålls av transportören är i sådant skick att godset kan tas emot, transporteras och bevaras.

Paragrafen anger vilka skyldigheter transportören har i fråga om fartygets sjövärldighet och skick. Den bygger på artikel 14 i Rotterdamreglerna. Motsvarande bestämmelser finns i nuvarande 13 kap. 12 § andra stycket.

I förhållande till gällande rätt innebär inte paragrafen några ändringar när det gäller kravet på att fartyget ska vara sjövärdigt. Sjövärdighet omfattar således inte bara allmän sjöduglighet utan även reseduglighet och lastduglighet.

Enligt *första stycket* gäller omsorgsplikten både före och under sjöresan. Att omsorgsplikten även gäller under sjöresan är däremot nytt i förhållande till gällande rätt. Skyldigheten att hålla fartyget sjövärdigt är således en fortgående förpliktelse.

Andra stycket preciserar att även lastrummet, övriga lastutrymmen samt containrar som tillhandahålls av transportören ska vara i gott skick. Omfattningen av omsorgsplikten är densamma som vid tillämpning av första stycket, även om det inte anges uttryckligen i lagtexten.

Däckslast

17 § Gods får transporteras på däck endast om

1. sådan transport föreskrivs enligt lag eller annan författning,
2. godset transporteras i eller på containrar eller fordon som tål transport på däck och fartygets däck är särskilt anpassat för transport av sådana containrar eller fordon, eller
3. transport på däck sker i enlighet med transportavtalet eller följer av handelsbruk eller sedvänja.

Första stycket 3 gäller inte i förhållande till den som i god tro har förvärvat ett negotiabelt transportdokument, om det inte framgår av transportupplysningarna att godset får transporteras på däck.

Paragrafen innehåller bestämmelser om däckslast. Den bygger på artikel 25.1 och 25.4 i Rotterdamreglerna. Motsvarande bestämmelser finns i nuvarande 13 kap. 13 §. Bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 40 §, som bygger på artikel 25.2, 25.3 och 25.5.

I likhet med regleringen i nuvarande 13 kap. omfattar regleringen i det föreslagna 13 kap. även gods som transporteras på däck. Skälet till att det har införts särskilda regler för däckslast är att sådan last är mer exponerad för sjö och vind än last under däck.

Utgångspunkten är att gods ska lastas under däck. Godset får bara lastas på däck när någon av förutsättningarna enligt *första stycket* är uppfyllda.

Enligt första och tredje punkterna får gods lastas på däck om det följer av lag eller annan författning, eller är avtalat eller följer av handelsbruk eller sedvänja.

Andra punkten är ny i förhållande till gällande rätt och avser transport i containrar eller på fordon som är anpassade för däckslast. För att transport ska få ske enligt andra punkten måste fartyget vara särskilt anpassat för transport av sådana containrar eller fordon. Det kan t.ex. vara fråga om öppna bilfärjor eller containerfartyg. Med fordon avses både fordon för transport på väg och fordon för transport på järnväg (se artikel 1.27 i Rotterdamreglerna).

Andra stycket skyddar en godtroende tredje man. Om transportören har för avsikt att lasta godset på däck med stöd av första stycket 3 bör mottagaren få kännedom om detta i god tid. Detta sker genom en anteckning i transportupplysningarna. Något liknande skydd finns inte när godset lastas på däck med stöd av första stycket 1 eller 2. Vid transport på däck med stöd av första stycket 1 har det ansetts att mottagaren själv bör kunna inhämta kunskap om lagregler som innebär att godset ska transporteras på däck. I containerfarten tar transportören en särskild risk med däckslasten. Det har därför inte ansetts vara nödvändigt att skydda tredje man när gods lastas på däck med stöd av första stycket 2.

Farligt gods

18 § Transportören eller en utförande part får vägra att ta emot eller lasta godset och får vidta andra rimliga åtgärder, inbegripet att lossa, förstöra eller oskadliggöra godset, om godset är eller rimligen kan förväntas bli en fara för person, egendom eller miljön.

Paragrafen anger hur transportören eller en utförande part får förfara med farligt gods. Den bygger på artikel 15 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 41 § tredje stycket.

Paragrafen ska läsas mot bakgrund av de skyldigheter som transportören åläggs genom 13 och 14 §§. Enligt dessa paragrafer är transportören skyldig att utföra den avtalade transporten och att hantera godset med omsorg. Regleringen i paragrafen ger transportören eller en utförande part rätt att vägra att ta emot eller lasta godset samt rätt att vidta andra åtgärder med godset utan att de blir ansvariga för att ha handlat i strid med 13 eller 14 §§. Godset måste dock vara, eller

rimligen förväntas bli, en faktisk fara för person, egendom eller miljö. Handlingar som utförs med stöd av paragrafen är upptagna i katalogen över omständigheter som fråntar transportören ansvar för skada (se 25 § andra stycket 15).

Den rätt som paragrafen ger transportören och en utförande part är inte begränsad till sjötransporter. Paragrafen kan tillämpas vid transporter av annat slag.

Faran behöver inte rikta sig mot fartyget eller mot personer eller last ombord på fartyget. Faran ska dock vara reell, inte enbart hypotetisk eller inbillad. Dessutom måste det vara fråga om fara för person, egendom eller miljö. Bestämmelsen är t.ex. inte tillämplig på gods som utgör fara för ett lands säkerhet (se UNCITRAL A/CN.9/621 p. 56).

Om avsändaren inte informerar transportören om att transporten avser farligt gods kan avsändaren bli ersättningsskyldig för skada som drabbar transportören (se 49 och 51 §§).

Avlägsnande av gods under sjötransporten

19 § Transportören eller en utförande part får avlägsna godset till sjöss om det är rimligt med hänsyn till den allmänna säkerheten eller görs i syfte att skydda människoliv, eller egendom som omfattas av den gemensamma sjöresan, från fara.

Paragrafen innehåller bestämmelser om avlägsnande av gods under sjötransporten. Med avlägsnande av gods avses att godset lossas, oskadliggörs eller förstörs. Paragrafen bygger på artikel 16 i Rotterdamreglerna och saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Paragrafen ska läsas mot bakgrund av de skyldigheter som transportören åläggs genom 13, 14 och 16 §§. Enligt dessa paragrafer är transportören skyldig att utföra den avtalade transporten samt hantera godset omsorgsfullt och hålla fartyget i sjövärdigt skick. Bestämmelserna i paragrafen ger transportören eller en utförande part möjlighet att avlägsna godset utan att de blir ansvariga för att ha handlat i strid med 13, 14 eller 16 §§. En förutsättning för att godset ska få avlägsnas är att det är rimligt med hänsyn till den allmänna säkerheten eller görs i syfte att skydda människoliv, eller egendom som omfattas av den gemensamma sjöresan, från fara. Handlingar som ut-

förs med stöd av paragrafen är upptagna i katalogen över omständigheter som fråntar transportören ansvar för skada (se 25 § andra stycket 15).

Ett avlägsnande av godset enligt paragrafen kommer i de flesta fall vara en del i ett gemensamt haveri (jfr formuleringen ”den gemensamma sjöresan”). Vid gemensamt haveri kommer ägaren till det avlägsnade godset ha anspråk på att godsets värde täcks av haveribidrag enligt bestämmelserna om haveri i 17 kap. Innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last regleras enligt 1994 års York-Antwerpenregler om inte annat har avtalats (se 17 kap. 1 §, som dock föreslås ändrad till att avse 2016 års regler). De särskilda reglerna om haveribidrag påverkas inte av regleringen i 13 kap. eller av Rotterdamreglerna (se artikel 84 i Rotterdamreglerna).

Transportörens underrättelseskyldighet

20 § Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, ska transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, ska den förfogandeberättigade underrättas. Om den förfogandeberättigade är annan än avsändaren och transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa den förfogandeberättigade, ska underrättelse lämnas till avsändaren. Detsamma gäller om den förfogandeberättigade inte är känd av transportören.

Vad som föreskrivs i första stycket gäller även om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

Paragrafen reglerar transportörens underrättelseskyldighet. Den bygger på nuvarande 13 kap. 12 § tredje stycket (jfr prop. 1993/94:195 s. 225). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

I förhållande till lydelsen i nuvarande 13 kap. 12 § tredje stycket ändras lastägaren i *första stycket* till den förfogandeberättigade. Ändringen sker med hänsyn till Rotterdamreglernas regler om vem som har rätt att förfoga över godset. Någon ändring i sak är dock inte avsedd och i praktiken kommer det knappast påverka parternas agerande. Vem som är förfogandeberättigad framgår av 86 och 87 §§.

I förhållande till nuvarande 13 kap. 12 § tredje stycket innehåller första stycket även nya bestämmelser. Om den förfogandeberättigade är annan än avsändaren och transportören efter rimliga an-

strängningar inte kan anträffa den förfogandeberättigade, ska under rättelse lämnas till avsändaren. Detsamma gäller om transportören inte vet vem som är förfogandeberättigad. I kravet på rimliga ansträngningar ligger att transportören ska ha försökt anträffa den förfogandeberättigade men misslyckats. Vad som i övrigt avses med rimliga ansträngningar får bedömas med utgångspunkt i det enskilda fallet. Bestämmelserna har utformats med förebild i 74 § andra stycket.

Andra stycket är en vidareföring av sista meningen i nuvarande 13 kap. 12 § tredje stycket.

Särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset

21 § Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt ta till vara den förfogandeberättigades intressen, ska transportören inhämta anvisning från den förfogandeberättigade.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller kommer anvisning inte fram i tid, får transportören vidta nödvändiga åtgärder beträffande godset. Åtgärderna ska anses vidtagna på avsändarens vägnar. Även om åtgärden inte var nödvändig är avsändaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits ska lämnas enligt vad som föreskrivs i 20 § första stycket.

Paragrafen innehåller bestämmelser om transportörens behörighet och befogenhet att vidta åtgärder för att bevara eller transportera godset. Den bygger på nuvarande 13 kap. 16 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 230). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. I förhållande till nuvarande 13 kap. 16 § görs ändringar i första och andra styckena.

I *första stycket* ändras lastägaren till den förfogandeberättigade. Rätten att lämna instruktioner rörande godset är förbehållen den förfogandeberättigade. Vem som är förfogandeberättigad framgår av 86 och 87 §§. Någon ändring i sak är inte avsedd.

I *andra stycket* ändras lastägaren till avsändaren. Nuvarande 13 kap. 16 § andra stycket anger att transportören inte bara får vidta nödvändiga åtgärder beträffande godset utan även har rätt att företräda lastägaren i frågor som rör godset. Utredningen har valt att inte vidareföra bestämmelsen om transportörens rätt att företräda last-

ägaren. I stället anges att åtgärderna ska anses vidtagna på avsändarens vägnar. Övriga ändringar i stycket är redaktionella och någon ändring i sak är inte avsedd.

Tredje stycket motsvarar nuvarande 13 kap. 16 § tredje stycket.

Ansvar för transportörens åtgärder

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

Paragrafen anger vilket ansvar ägaren av godset har för transportörens åtgärder och utgifter för godsets behov. Den bygger på nuvarande 13 kap. 17 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 230 f.). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

I förhållande till nuvarande 13 kap. 17 § ändras begreppet lastägare till begreppet ägaren av godset. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Transportörens skadeståndsansvar

Ansvarsperioden

23 § Transportören är ansvarig för godset från det att transportören eller en utförande part tar emot godset för transport till det att godset lämnas ut.

Om lag eller annan författning som gäller på mottagningsorten föreskriver att godset ska överlämnas till myndighet eller någon annan, från vilken transportören är hänvisad att hämta ut det, inträder transportörens ansvar för godset när det hämtas ut.

Om lag eller annan författning som gäller på utlämningsplatsen föreskriver att transportören ska överlämna godset till myndighet eller någon annan, från vilken mottagaren är hänvisad att hämta ut det, upphör transportörens ansvar för godset när det överlämnas.

Paragrafen anger under vilken period transportören är ansvarig för godset. Den bygger på artikel 12.1 och 12.2 i Rotterdamreglerna och motsvarar nuvarande 13 kap. 24 §. Första stycket anger huvudregeln

för vad som utgör transportörens ansvarsperiod. Andra och tredje styckena reglerar de specialfall som kan uppkomma när särskilda regler för godsets hantering gäller på mottagnings- respektive utlämningsplatsen.

Enligt *första stycket* sträcker sig transportörens ansvarsperiod från det att godset tas emot till det att godset lämnas ut. Det behöver inte enbart vara själva transporten som omfattas av ansvarsperioden. Ansvarsperioden kan t.ex. även omfatta den tid som godset befinner sig i en terminal.

Ansvarsperioden tar sikte på transporter som sker från dörr till dörr. Emellertid är det parternas avtal som är bestämmande i fråga om tid och plats för mottagande respektive utlämnande av godset. Parterna har i princip möjlighet att bestämma ansvarsperioden efter deras behov.

Utgångspunkten är att transportören är ansvarig för godset under ansvarsperioden. Regleringen i 13 kap. innehåller dock flera undantag från detta. Parterna kan t.ex. ha avtalat om att avlastaren eller mottagaren ska ansvara för lastning respektive lossning (se 14 § andra stycket) eller att en del av transporten ska utföras av annan än transportören (se 43 §).

Artikel 12.3 i Rotterdamreglerna innehåller en bestämmelse som ger parterna möjlighet att avtala om att ansvarsperioden avgränsas så att den inte omfattar terminalperioden på mottagnings- och utlämningsplatsen. Det har överlåtits till konventionsstaterna att bestämma om sådana avtal ska vara ogiltiga (se UNCITRAL A/63/17 p. 40). Utredningen är av uppfattningen att terminalperioden på mottagnings- och utlämningsplatsen ska omfattas av transportörens tvingande ansvar och har därför inte infört artikel 12.3 i paragrafen. Utredningens uppfattning är densamma som norska Sjølovkomiteen (se NOU 2012:10 s. 66). Det danska Sølovsudvalget har dock valt motsatt lösning (se Sølovsudvalgets fjärde betänkande s. 84 f.).

Andra och tredje styckena föreskriver vad som gäller när godset måste hanteras via en myndighet eller annan utomstående person. I dessa fall omfattar ansvarsperioden inte den tid godset befinner sig hos myndigheten eller den utomstående personen.

Ansvar på grund av händelse under ansvarsperioden

24 § Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset gått förlorat eller skadats samt för dröjsmål med utlämnande av godset, om den skadelidande visar att skadan eller dröjsmålet, eller den händelse eller omständighet som orsakade eller bidrog till skadan eller dröjsmålet, inträffade under transportörens ansvarsperiod.

Dröjsmål med utlämnande av godset föreligger när godset inte har lämnats ut inom avtalad tid på den plats som anges i transportavtalet eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Paragrafens första stycke anger under vilka förutsättningar transportören ansvarar för skada. Bestämmelserna i första stycket bygger på artikel 17.1 i Rotterdamreglerna. Paragrafens andra stycke anger när dröjsmål att lämna ut godset föreligger. Andra stycket bygger på artikel 21 i Rotterdamreglerna och nuvarande 13 kap. 28 § andra stycket.

Allmänt om ansvarsgrunderna. Paragrafens första stycke och 25–28 §§ utgår från artikel 17 i Rotterdamreglerna. Regleringen motsvarar nuvarande 13 kap. 25 och 26 §§ (sakskada) och 28 § första stycket (dröjsmålsskada). Artikel 17 är uppbyggd i flera steg och utgör en instruktion över hur transportörens ansvar ska prövas. Regleringen bygger på ett presumtionsansvar. I sammandrag ska prövningen ske enligt följande.

– I steg 1 ska den skadelidande visa att skadan eller dröjsmålet uppstod under transportörens ansvarsperiod (24 § första stycket). Den skadelidande behöver inte visa vad som har orsakat skadan eller dröjsmålet. Transportören anses som ansvarig, även om orsaken inte kan klarläggas.

– I steg 2 har transportören möjlighet att visa att orsaken till skadan eller dröjsmålet inte berodde på fel eller försummelse hos transportören själv eller någon som transportören svarar för (25 § första stycket). Alternativt kan transportören undgå ansvar genom att visa att skadan eller dröjsmålet berodde på en eller flera särskilt angivna omständigheter (den s.k. katalogen i 25 § andra stycket), förutsatt att den skadelidande inte visar att transportören, genom fel eller försummelse, orsakade den åberopade omständigheten eller visar att en omständighet som inte ingår i katalogen bidrog till skadan eller dröjsmålet (26 §).

– I steg 3 kan transportören hållas ansvarig för skadan eller dröjsmålet även om skadan/dröjsmålet beror på en omständighet i katalogen, nämligen om den skadelidande gör sannolikt att skadan eller dröjsmålet berodde på att fartyget inte var sjövärdigt eller lastdugligt (27 §).

Paragraferna behandlar ansvaret för både sakskada och dröjsmålskada. Med skadelidande avses den som med stöd av transportavtalet har rätt att väcka talan.

Första stycket innehåller den grundläggande ansvarsregeln. Det är den skadelidande som ska visa att skadan eller dröjsmålet inträffade under transportörens ansvarsperiod. Ansvar inträder även om den skadelidande kan visa att omständigheten som orsakade skadan eller dröjsmålet inträffade under transportörens ansvarsperiod. Det senare alternativet avser sådana fall där skadan orsakas under ansvarsperioden, men upptäcks först efter att ansvarsperioden har upphört (se UNCITRAL A/CN.9/544 p. 99). Även skador som inträffar över viss tid omfattas av bestämmelsen så länge skadetiden helt eller delvis ligger inom ansvarsperioden (se UNCITRAL A/CN.9/544 p. 100).

Det åvilar inte den skadelidande att visa en konkret orsak till skadan. Typiskt sett förs bevisning om att en skada har inträffat genom att transportdokumentets beskrivning av godsets tillstånd jämförs med godsets tillstånd vid utlämningstillfället. Om det är oklart hur en konstaterad skada har uppkommit är utgångspunkten att transportören är ansvarig för den.

Med ansvarsperiod avses i första hand ansvarsperioden enligt 23 §.

Andra stycket anger när dröjsmål föreligger. Av Rotterdamreglerna framgår inte vad som gäller i fråga om dröjsmål när någon tid för utlämnande inte har avtalats. Rotterdamreglerna får anses ha överlämnat frågan till nationell rätt (jfr UNCITRAL A/CN.9/621 p. 184). Utredningen har i detta avseende valt att vidareföra regleringen i nuvarande 13 kap. 28 § andra stycket, dvs. att dröjsmål föreligger när godset inte har lämnats ut inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Utredningen har valt att inte vidareföra den s.k. 60-dagarsregeln som finns i nuvarande 13 kap. 28 § tredje stycket. Regeln innebär att om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av

godset. En liknande regel finns i CMR-konventionen (artikel 20.1). Mot bakgrund av regeln i CMR-konventionen förekom det diskussion om även Rotterdamreglerna skulle innehålla en tidsfristregel (se UNCITRAL A/CN.9/552 p. 29). Förhandlingarna resulterade i att en sådan regel förkastades. Den ansågs skapa mer problem än den löste.

Regler om beräkning av ersättning vid dröjsmålsskada finns i 34 §. Särskilda regler om ansvarsgränser vid dröjsmålsskada finns i 38 §.

Enligt 44 § har avsändaren rätt att häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt.

Befrielse från ansvar

25 § Transportören är helt eller delvis fri från ansvar enligt 24 § om transportören visar att skadan eller dröjsmålet inte berodde på fel eller försumelse av transportören själv eller någon som transportören svarar för enligt 29 §.

Detsamma gäller om transportören visar att en eller flera av följande omständigheter orsakade eller bidrog till skadan eller dröjsmålet

1. naturkatastrof eller annan extraordinär naturhändelse,
2. fara, risk eller olycka till sjöss eller i annat farvatten,
3. krig, fientlighet, väpnad konflikt, sjöröveri, terrorism, upplopp eller civil orolighet,
4. karantänrestriktion, ingripande eller hinder uppställt av regering, myndighet, maktavare eller folkgrupp, innefattande kvarhållande, kvarstad eller beslag av fartyget som inte kan tillskrivas transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 §,
5. strejk, lockout, arbetsinställelse eller arbetshinder,
6. brand ombord på fartyget,
7. fel eller brist som inte kunde upptäckas genom en omsorgsfullt utförd undersökning,
8. handling eller underlåtenhet av avsändaren, avsändaren enligt dokument, den förfogandeberättigade eller annan för vars handlingar avsändaren eller avsändaren enligt dokument är ansvarig enligt 52 eller 53 §§,
9. lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset som utförts enligt ett avtal i överensstämmelse med 14 § andra stycket, såvida inte transportören eller en utförande part utfört sådan åtgärd för avsändarens, avsändaren enligt dokument eller mottagarens räkning,
10. minskning i mängd eller vikt eller annan förlust eller skada som beror på en egenskap, brist eller inneboende defekt hos godset,

11. bristfällig eller felaktig packning eller märkning, som inte är utförd av transportören eller för transportörens räkning,
12. räddning av liv till sjöss,
13. rimliga åtgärder för att rädda egendom till sjöss,
14. rimliga åtgärder för att undvika skada på miljön, eller
15. avlägsnande eller annan åtgärd med godset som utförts i enlighet med 18 eller 19 §§.

Paragrafen anger när transportören är befriad från ansvar. Den bygger på artikel 17.2 och 17.3 i Rotterdamreglerna. Paragrafen har samband med 24 och 26–28 §§ (se den allmänna beskrivningen av ansvarsgrunderna i författningskommentaren till 24 §).

Första stycket fastställer att transportören kan undgå ansvar genom att visa att orsaken till skadan eller dröjsmålet inte berodde på fel eller försummelse hos transportören eller någon som transportören ansvarar för. Transportören undgår del av ansvaret om orsaken till skadan eller dröjsmålet bara delvis kan tillskrivas transportören (se 28 §).

Andra stycket anger att transportören kan undgå ansvar genom att visa att skadan eller dröjsmålet berodde på en eller flera av de omständigheter som räknas upp i de 15 punkterna (katalogen).

Katalogen i Rotterdamreglerna är utformad med utgångspunkt i motsvarande kataloger i Haag- och Haag-Visbyreglerna. I förhållande till Haag- och Haag-Visbyreglerna har fel i fartygets navigering och hantering (s.k. nautiskt fel) utgått. Vidare har regeln om brand ändrats så att brand behandlas på samma sätt som övriga punkter i katalogen. Utöver dessa ändringar har vissa justeringar gjorts.

Haagkatalogen utmönstrades ur de nordiska sjölagarna i samband med införandet av 1994 års sjölag. Detta skedde till stor del på grund av att man inom nordisk rättsvetenskap hade konstaterat att katalogen kunde och borde uteslutas ur sjölagen.² Reglerna om styckegodstrafik i 1994 års sjölag byggde i stora delar på Hamburgreglerna. I Hamburgreglerna hade katalogen begränsats kraftigt. Det var då naturligt att sjölagens regler om styckegodstransporter inte innehöll någon fullständig katalog även om Sverige alltjämt var folkrättsligt förpliktad enligt Haag-Visbyreglerna.

Enligt utredningen framstår slutsatsen, att en uttrycklig katalog med undantag inte är nödvändig, som hållbar för nordisk rätts del

² Sjur Brækhus ”The Hague Rules Catalogue – Article IV, rule 2, paragraphs (c) to (p) of the 1924 Bills of Lading Convention” i *Six Lectures on the Hague Rules* (1967).

även i dag, och också mot bakgrund av Rotterdamreglerna. Med den utgångspunkten kan en lagtext som bygger på nuvarande 13 kap. 25 och 26 §§ utformas. Ansvar för nautiskt fel och brand i 26 § skulle i sådant fall utmönstras och andra stycket i 25 § skulle behöva anpassas till att även inrymma deviation i syfte att rädda miljön. I 26 § andra stycket skulle bestämmelsen om sjövärdighetsansvaret behöva utvidgas till att gälla hela sjöresan i stället för som i dag resans början.

Även om en katalog således kan framstå som överflödig har utredningen haft som utgångspunkt att lagtexten ska utformas i nära överensstämmelse med konventionstexten (se avsnitt 8.3). I Rotterdamreglerna har en katalog i modifierad form influerat. När nu utredningen föreslår att Sverige ska tillträda reglerna bör katalogen tas med också i lagtexten.

Katalogen kan delas in i tre delar. Den första delen består av omständigheter som transportören inte har någon kontroll över (punkterna 1–7). Därefter följer omständigheter som kan kopplas till avsändaren eller godset (punkterna 8–11). Slutligen innehåller katalogen omständigheter som utgörs av plötsligt uppkomna händelser och räddning (punkterna 12–15).

Första punkten behandlar extraordinära naturhändelser. I Rotterdamreglerna används uttrycket Act of God, vilket innebär en kvalificering av vilken typ av naturhändelser som avses. I lagtexten används uttrycket naturkatastrof.

Andra punkten behandlar risker, faror och olyckor till sjöss eller i annat farvatten. Begreppet annat farvatten ska tolkas brett och kan omfatta t.ex. insjöar.

Tredje punkten behandlar krig, terrorism och andra oroligheter. Beträffande terrorism ansåg UNCITRAL att det inte var nödvändigt med en definition av begreppet (se UNCITRAL A/CN.9/544 p. 121).

Fjärde punkten behandlar karantänrestriktioner, ingripanden och hinder uppställda av bl.a. regeringar. Punkten innefattar även kvarstad och beslag av fartyget som inte kan tillskrivas transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 §.

Femte punkten behandlar konflikter på arbetsmarknaden. I Rotterdamreglerna anges ”strikes, lockouts, stoppages or restraints of labour”. I lagtexten anges ”stoppages or restraints of labour” som ”arbetsinställelse eller arbetshinder”. Dessa begrepp ska tolkas bredare än strejk och lockout (se UNCITRAL A.CN/9/572 p. 43).

Sjätte punkten behandlar brand ombord på fartyget. För att transportören ska undgå ansvar enligt gällande rätt får branden inte ha orsakats genom fel eller försummelse av transportören själv. I den föreslagna paragrafen behandlas brand på samma sätt som övriga punkter i katalogen.

Sjunde punkten behandlar fel och brister som inte kan upptäckas genom en omsorgsfullt utförd undersökning. Det danska Søløvsudvalget har valt att lägga till ”ved skibet” för att förtydliga att punkten endast omfattar fel och brister i anslutning till fartyget, och inte andra transportformer. Motsvarande formulering diskuterades även under förhandlingarna i UNCITRAL. UNCITRAL valde dock att föreslå samma ordalydelse som i Haag-Visbyreglerna (se UNCITRAL A/CN.9/621 p. 70). Utredningen har valt att följa formuleringen i Rotterdamreglerna. Punkten ska tolkas på så sätt att den inte omfattar fel och brister vid luft- och landtransporter, dock omfattas fel och brister i exempelvis kranar och andra installationer i anslutning till fartyget.

Åttonde punkten behandlar handling eller underlåtenhet av avsändaren, avsändaren enligt dokument, den förfogandeberättigade eller annan för vars handlingar avsändaren eller avsändaren enligt dokument är ansvarig. Genom punkten preciseras att transportören inte är ansvarig för handlingar som avsändaren m.fl. är ansvariga för.

Nionde punkten behandlar lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset som utförts enligt ett avtal i överensstämmelse med 14 § andra stycket, såvida inte transportören eller en utförande part utfört sådan åtgärd för avsändarens, avsändaren enligt dokument eller mottagarens räkning. Punkten ansluter till bruket av Free In and Out (FIO)- och Free In and Out Stowed (FIOS)-klausuler (se författningskommentaren till 14 §).

Tionde punkten behandlar förlust och skador som beror på en egenskap, brist eller inneboende defekt hos godset. I Rotterdamreglerna uttrycks detta genom ”Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods”. Det är oklart om ”inherent” också syftar på ”quality” och ”vice”. Utredningens bedömning är att så inte är fallet. Den norska Sjølovkomiteen och det danska Søløvsudvalget är av samma uppfattning (se NOU 2012:10, s. 68 och Søløvsudvalgets fjärde

betänkande, s. 89). För att undvika tolkningssvårigheter har utredningen valt att i förhållande till Rotterdamreglerna ändra ordföljden i uppräkningsen (se sista ledet i punkten).

Elfte punkten behandlar brister i packning och märkning som inte är utförd av transportören eller för transportörens räkning.

Tolfte punkten behandlar åtgärder för att rädda liv till sjöss. Givetvis omfattar punkten även försök till att rädda liv till sjöss. I Rotterdamreglerna anges detta uttryckligen.

Trettonde punkten behandlar rimliga åtgärder för att rädda egendom till sjöss. På samma sätt som tolfte punkten omfattar trettonde punkten även försök till att rädda egendom till sjöss. Punkten anger att det ska vara fråga om rimliga åtgärder. Ett moment i rimlighetsbedömningen kan vara godsets värde.

Fjortonde punkten behandlar rimliga åtgärder för att undvika skada på miljön. På samma sätt som tolfte och trettonde punkterna omfattar fjortonde punkten även försök till att undvika skada på miljön.

Åtgärder som vidtas enligt tolfte, trettonde eller fjortonde punkterna leder ofta till en avvikelse från den avtalade transportsträckan (deviation). Detta kan i sin tur innebära att transportören inte kan uppfylla sina skyldigheter. Transportörens eller en maritimt utförande parts ansvar blir varken större eller mindre vid en deviation (se artikel 24 i Rotterdamreglerna).

Femtonde punkten behandlar handlingar av transportören som utförts med stöd av 18 och 19 §§. Enligt de paragraferna har transportören rätt att vidta särskilda åtgärder med farligt gods samt rätt att avlägsna gods.

Ansvar vid tillkommande omständigheter

26 § Även om förutsättningarna för befrielse från ansvar enligt 25 § andra stycket är uppfyllda är transportören helt eller delvis ansvarig för skadan eller dröjsmålet om den skadelidande visar att

1. fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 §, orsakade eller bidrog till den omständighet som transportören åberopar, eller

2. en omständighet som inte anges i 25 § andra stycket bidrog till skadan eller dröjsmålet och transportören inte kan visa att omständigheten inte

berodde på fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för enligt 29 §.

Paragrafen anger transportörens ansvar på grund av medvållande. Den bygger på artikel 17.4 i Rotterdamreglerna. Paragrafen har samband med 24, 25, 27 och 28 §§ (se den allmänna beskrivningen av ansvarsgrunderna i författningskommentaren till 24 §).

Första punkten föreskriver att transportören är ansvarig för skadan eller dröjsmålet om den skadelidande visar att transportören själv, eller en person som transportören svarar för, har orsakat eller bidragit till den händelse som transportören har åberopat enligt katalogen i 25 § andra stycket.

Andra punkten anger att om den skadelidande visar att en omständighet som inte omfattas av katalogen i 25 § andra stycket har bidragit till skadan eller dröjsmålet anses transportören som ansvarig, såvida inte transportören visar att omständigheten inte berodde på fel begånget av transportören eller av någon som transportören svarar för.

Ansvar på grund av bristande sjövärdighet

27 § Även om förutsättningarna för befrielse från ansvar enligt 25 § andra stycket är uppfyllda är transportören helt eller delvis ansvarig för skadan eller dröjsmålet om den skadelidande gör sannolikt att skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fartygets bristande sjövärdighet,
2. otillräcklig bemanning, utrustning eller försörjning av förnödenheter, eller
3. att lastrummet, övriga utrymmen på fartyget i vilka godset transporterades, eller containrar tillhandahållna av transportören, inte var i tillräckligt gott skick för att ta emot, transportera och bevara godset.

Transportören är dock inte ansvarig enligt första stycket om transportören visar att

1. skadan eller dröjsmålet inte berodde på någon av de i första stycket 1–3 angivna omständigheterna, eller
2. transportören har iakttagit tillbörlig omsorg i enlighet med 16 §.

Paragrafen anger transportörens ansvar vid bristande sjövärdighet. Den bygger på artikel 17.5 i Rotterdamreglerna. Paragrafen har samband med 24–26 och 28 §§ (se den allmänna beskrivningen av ansvarsgrunderna i författningskommentaren till 24 §).

Första stycket föreskriver att transportören, oavsett 25 § andra stycket, är ansvarig när den skadelidande gör sannolikt att skadan eller dröjsmålet har orsakats på grund av brister i fartygets sjövärdighet, inkluderande resevärdighet och lastduglighet.

Andra stycket föreskriver att transportören kan undgå ansvar om transportören antingen visar att skadan eller dröjsmålet inte berodde på brister i fartygets sjövärdighet, inkluderande resevärdighet och lastduglighet, eller visar att transportören har uppfyllt sin omsorgs- plikt enligt 16 §.

Partiell ansvarsbefrielse

28 § Om transportören delvis är befriad från skadeståndsansvar är transportören endast ansvarig för den del av skadan eller dröjsmålet som beror på den händelse eller omständighet för vilken han eller hon är ansvarig.

Paragrafen innehåller bestämmelser om partiell ansvarsbefrielse. Den bygger på artikel 17.6 i Rotterdamreglerna. Paragrafen har samband med 24–27 §§ (se den allmänna beskrivningen av ansvarsgrunderna i författningskommentaren till 24 §).

Paragrafen reglerar transportörens ansvar när det finns flera orsaker till skadan eller dröjsmålet. Om transportören endast svarar för en av orsakerna reduceras ansvaret till den del av skadan som kan tillskrivas den omständighet som transportören svarar för.

Transportörens ansvar för annan

29 § Transportören är ansvarig för skada och dröjsmål som orsakas av

1. en utförande part,
2. fartygets befälhavare eller besättningsmedlem,
3. anställd hos transportören eller en utförande part, eller
4. annan som utför eller åtar sig att utföra någon av transportörens skyldigheter enligt transportavtalet, i den utsträckning personen handlar direkt eller indirekt på transportörens begäran eller under transportörens tillsyn eller kontroll och i fartygets tjänst.

Paragrafen innehåller en lista över personer som transportören har ansvar för vid skada och dröjsmål. Den bygger på artikel 18 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar närmast nuvarande 13 kap. 35 §

första stycket som behandlar transportörens ansvar för undertransportör.

Ansvaret gäller oavsett om det är handling eller underlåtenhet som orsakar skadan eller dröjsmålet.

De personer som transportören svarar för enligt fjärde punkten överlappar i viss mån personer som ryms inom begreppet utförande part. Utförande part definieras i 2 § 2. Enligt definitionen är en utförande part begränsad till en uppdragstagare som mottar, lastar, hanterar, stugar, transporterar, vårdar, lossar, eller lämnar ut gods. Fjärde punkten är bredare än definitionen av utförande part och gäller utan den begränsning som följer av definitionen.

Rotterdamreglerna överlåter åt nationell rätt att ta ställning till om transportören ska svara även för handlingar en person vidtar utanför uppdraget (se UNCITRAL A/CN.9/621 p. 77). I vilken mån transportören ska vara ansvarig i dessa fall får bestämmas enligt reglerna i 7 kap. Utredningen har stannat för att det måste föreligga en saklig anknytning mellan uppdraget och skadan för att ansvar ska inträda för uppdragsgivaren. I nuvarande 13 kap. 25 §, som behandlar ansvar för sakskada, anges ”någon som han svarar för”. Detta syftar på 7 kap. Bedömningarna av vem som omfattas av respektive regler lär dock i praktiken inte falla ut på så olika sätt.

Maritimt utförande parts ansvar

30 § En maritimt utförande part är ansvarig enligt samma regler som transportören om skadan eller dröjsmålet inträffade

1. under perioden från det att godset anlände till fartygets lastningshamn till det att godset lämnade fartygets lossningshamn,
2. medan den maritimt utförande parten hade godset i sin vård, eller
3. när den maritimt utförande parten utförde en uppgift enligt transportavtalet.

En maritimt utförande part blir inte bunden av att transportören har åtagit sig annan skyldighet eller accepterat en högre ansvarsbegränsning än vad som följer av detta kapitel, om inte den maritimt utförande parten uttryckligen har accepterat att vara bunden av sådan skyldighet eller ansvarsbegränsning. Accepten ska vara skriftlig.

Ansvaret enligt första stycket gäller även om den maritimt utförande parten gett annan i uppdrag att utföra de förpliktelser som transportören har enligt transportavtalet.

Paragrafen anger omfattningen av en maritimt utförande parts ansvar. Den bygger på artikel 19.1–19.3 i Rotterdamreglerna och motsvarar närmast nuvarande 13 kap. 36 §.

Begreppet maritimt utförande part är definierat i 2 §. Med maritimt utförande part avses en utförande part som utför eller åtar sig att utföra någon del av transporten under perioden från det att godset ankommer till fartygets lastningshamn till dess att det lämnar lossningshamnen. En inlandstransportör är bara maritimt utförande part om denne utför eller åtar sig att utföra sina tjänster uteslutande inom ett hamnområde.

Första stycket anger under vilka förutsättningar en maritimt utförande part blir ansvarig enligt samma regler som transportören. Med samma regler som transportören avses dels de skyldigheter och det ansvar som 13 kap. föreskriver för transportören, dels de invändningar och ansvarsbegränsningar som transportören har rätt att åberopa. Bestämmelserna om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning ska tillämpas även om talan mot den maritimt utförande parten inte grundas på transportavtalet (se 41 §).

En förutsättning för att en maritimt utförande part ska bli ansvarig är att händelsen som orsakade skadan eller dröjsmålet skedde under perioden från det att godset anlände till fartygets lastningshamn till det att godset lämnade fartygets lossningshamn (första punkten) eller medan den maritimt utförande parten hade godset i sin vård (andra punkten) eller vid någon annan tidpunkt i den utsträckning den maritimt utförande parten utförde en uppgift enligt transportavtalet (tredje punkten). En maritimt utförande part har således ansvar endast för sin del av sjötransporten.

Andra stycket föreskriver att den maritimt utförande parten inte blir bunden av att transportören har åtagit sig ett större ansvar än vad som följer av regleringen i 13 kap. För att den maritimt utförande parten ska bli ansvarig utöver vad som följer av 13 kap. krävs att den maritimt utförande parten skriftligen och uttryckligen accepterar detta. Skriftlighetskravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Tredje stycket behandlar den maritimt utförande partens ansvar för egna uppdragstagare. Inom ramen för vad som föreskrivs i första stycket ansvarar den maritimt utförande parten även för uppdragstagaren.

Anställdas ansvar

31 § Fartygets befälhavare, besättningsmedlem eller anställd hos transportören eller en maritimt utförande part är inte ansvariga enligt detta kapitel.

Paragrafen förtydligar att för det fall fartygets befälhavare, besättningsmedlem eller anställd hos transportören eller en maritimt utförande part skulle vara att anse som en maritimt utförande part ska inte dessa kunna åläggas ansvar enligt 13 kap. Paragrafen bygger på artikel 19.4 i Rotterdamreglerna. Den saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Solidariskt ansvar

32 § När transportören och en eller flera maritimt utförande parter är ansvariga för samma skada svarar de solidariskt inom de ansvarsgränser som anges i detta kapitel.

Om inte annat följer av 39 § får inte det sammanlagda ansvaret enligt första stycket överstiga ansvarsgränserna enligt 37 och 38 §§.

Paragrafen reglerar transportörens och en maritimt utförande parts solidariska ansvar. Paragrafen bygger på artikel 20 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 37 §.

Första stycket anger att när transportören och en eller flera maritimt utförande parter ansvarar för samma skada ska de svara solidariskt. Att transportören och en maritimt utförande part kan bli ansvariga för samma skada följer av bl.a. 24 och 30 §§. Oavsett antalet skadevällare ska enbart ett ansvarsbelopp utbetalas. Detta är nödvändigt för att reglerna om ansvarsbegränsning ska kunna upprätthållas.

Andra stycket föreskriver som huvudregel att det samlade ansvaret inte får överstiga ansvarsgränserna i 37 och 38 §§. Ansvarsgränserna får dock överskridas om rätten till ansvarsbegränsning har gått förlorad enligt 39 §.

Har parterna avtalat om en högre ansvarsgräns än vad som följer av 13 kap. är utgångspunkten att den gränsen är styrande för det samlade ansvaret.

Beräkning av skadestånd vid sakskada

33 § Skadestånd på grund av att godset gått förlorat eller skadats ska beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag enligt den tid och plats som anges i 72 § första stycket.

Värdet på godset ska bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset. Om såväl börspris som marknadspris saknas ska värdet bestämmas efter det allmänna värdet på gods av samma slag och kvalitet på utlämningsplatsen.

Paragrafen anger hur skadestånd för sakskada ska beräknas. Den bygger på artikel 22.1 och 22.2 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 29 §.

Paragrafen är tillämplig även vid beräkning av skadestånd som en maritimt utförande part ska utge. Förutsättningarna för att ansvar ska inträda för en maritimt utförande part anges i 30 §.

Transportören och avsändaren får avtala om att skadeståndet ska beräknas på annat sätt än vad som följer av paragrafen. Avtalet måste dock vara förenligt med bestämmelserna i 7–12 §§. I annat fall är det ogiltigt. För att en maritimt utförande part ska bli bunden av ett avtal som innebär att transportören åtar sig annan skyldighet eller accepterar en högre ansvarsbegränsning än vad som följer av 13 kap. krävs att den maritimt utförande parten har accepterat detta (se 30 § andra stycket).

Första stycket anger att skadeståndet ska beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag enligt den tid och plats som anges i 72 § första stycket. Enligt 72 § första stycket gäller i första hand den tid och plats som överenskommit i transportavtalet. Om tid och plats inte har avtalats gäller i stället den tid och plats då utlämnande av godset rimligen kan förväntas med hänsyn till villkoren i avtalet, branschpraxis, sedvänja och omständigheterna kring transporten.

Transportörens ansvar är begränsat till de ansvarsgränser som anges i 37 §. Rätten till ansvarsbegränsning kan under vissa förhållanden gå förlorad, se 39 §.

Andra stycket reglerar hur värdet på godset ska bestämmas. Om det finns ett tillämpligt börspris ska det användas i första hand.

Beräkning av ersättning vid dröjsmålsskada

34 § Ersättning utgår för skada till följd av dröjsmål. Har dröjsmålet orsakat förlust av eller skada på godset ska skadeståndet beräknas i enlighet med 33 §.

Paragrafen reglerar beräkning av ersättning vid dröjsmålsskada. Den frågan regleras inte av Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. (jfr dock nuvarande 13 kap. 28 § första stycket).

Första meningen behandlar alla typer av dröjsmålsskador, dvs. både rena dröjsmålsskador och sakskador till följd av dröjsmålet. Eftersom sakskadorna regleras särskilt i andra meningen får första meningen praktisk betydelse i första hand för de rena dröjsmålsskadorna. Hur ersättningen ska beräknas framgår inte närmare. Denna beräkning får göras med utgångspunkt i allmänna obligationsrättsliga principer.

Enligt andra meningen ska ansvarsbeloppet för sakskada beräknas i enlighet med 33 §.

Reklamation

35 § Godset anses utlämnat sådant det har beskrivits i transportupplysningarna, om inte transportören eller den utförande part som lämnat ut godset, senast vid tidpunkten för utlämnandet skriftligen underrättats om att godset gått förlorat eller skadats samt om förlustens eller skadans allmänna art. Detsamma gäller om förlusten eller skadan inte kunde iakttagas vid utlämnandet och underrättelse inte har lämnats senast sju arbetsdagar efter utlämnandet.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnande av godset om inte skriftlig underrättelse om skadan har lämnats till transportören inom tre veckor från det att godset lämnades ut.

Underrättelse enligt första eller andra stycket till en utförande part som lämnat ut godset ska anses vara framförd även till transportören, och underrättelse till transportören ska anses vara framförd även till en maritimt utförande part.

Paragrafen innehåller bestämmelser om reklamation vid förlust av eller skada på godset och vid dröjsmål. Den bygger på artikel 23.1, 23.2, 23.4 och 23.5 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 38 § första, tredje och fjärde styckena.

Enligt *första stycket* ska reklamation ske till transportören eller den utförande part som lämnar ut godset. Om godset har synliga skador ska reklamation ske senast vid tidpunkten för utlämnandet. Detsamma gäller vid synlig förlust av godset. Reklamationen ska vara skriftlig och ange skadans eller förlustens allmänna art. Det behöver inte vara mottagaren som lämnar underrättelsen om reklamation. Den kan lämnas av annan.

Om skadan eller förlusten inte är synlig ska reklamation lämnas inom sju arbetsdagar efter utlämnandet. Vad som är arbetsdagar ska bestämmas efter vad som gäller på utlämningsplatsen.

Underlåtenhet att lämna transportören eller den utförande parten meddelande inskränker inte rätten att kräva ersättning för sakskada enligt bestämmelserna i 13 kap. Om reklamation inte sker, eller sker efter de angivna fristerna, presumeras dock att transportören har lämnat ut godset i enlighet med beskrivningen av godset i transportupplysningarna.

Andra stycket reglerar reklamation vid dröjsmål. Rätten till ersättning vid dröjsmål bortfaller om inte reklamation görs inom tre veckor från det att godset lämnades ut. För sen reklamation har alltså större betydelse vid dröjsmål än vid sakskada. Reklamationen behöver inte innehålla en redogörelse för ersättningskravet i detalj. Det är tillräckligt att det redogörs för dröjsmålet och de skador som har uppstått. Reklamationen ska vara skriftlig.

Skriftlighetskraven i första och andra styckena följer av artikel 3. Enligt 6 § kan skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Av *tredje stycket* följer att underrättelse om reklamation lämnas till en utförande part som lämnar ut godset i stället för transportören, och till transportören i stället för en maritimt utförande part.

Besiktning av godset

36 § Om godset gått förlorat eller skadats ska parterna ge varandra rimliga möjligheter att inspektera och kontrollera skadan och kvarvarande gods samt ge varandra tillgång till för godstransporten relevanta handlingar och dokument.

Underrättelse enligt 35 § första stycket behöver inte lämnas om förlusten av eller skadan på godset har fastställts vid en gemensam besiktning av godset utförd av den till vilken godset har lämnats ut och den som

anspråk riktas mot, oavsett om anspråket riktas mot transportören eller den maritima utförande parten.

Paragrafen innehåller bestämmelser om besiktning av godset. Den bygger på artikel 23.3 och 23.6 i Rotterdamreglerna. Paragrafens första stycke saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Paragrafens andra stycke motsvarar nuvarande 13 kap. 38 § andra stycket.

Första stycket innehåller en praktiskt viktig bestämmelse vid tvist. Parterna har en ömsesidig plikt att i rimlig omfattning ge varandra möjlighet att besiktiga godset. På motsvarande sätt ska parterna bistå varandra med insyn i relevant dokumentation. Lagtexten innehåller inga särskilda sanktioner för den som inte följer bestämmelsen. Den omständigheten att någon inte lämnats möjlighet att besiktiga godset kan dock få betydelse i bevishänseende.

Andra stycket föreskriver att underrättelse enligt 35 § första stycket inte behöver lämnas om gods förlusten eller godsskadan fastställs vid en gemensam besiktning av godset. Besiktningen ska utföras av den person till vilken godset har lämnats ut (vilket inte nödvändigtvis behöver vara mottagaren) och den som anspråk riktas mot.

Ansvarsgränser

37 § Transportörens ansvar är begränsat till 875 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan lastenhet eller, om ansvaret därigenom blir högre, 3 SDR för varje kilogram av det berörda godsets bruttovikt. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Begränsningen i första stycket gäller inte när ett högre ansvarsbelopp skriftligen har avtalats mellan transportören och avsändaren eller när godsets värde har angivits av avsändaren och ingår i transportupplysningarna.

Transporteras godset i eller på en container, lastpall eller annan liknande transportanordning som används för att samlasta gods, eller på ett fordon, ska de kollin eller lastenheter som i transportupplysningarna är angivna som paketerade i eller på sådan transportanordning eller fordon anses som kollin eller lastenheter. Om godset inte anges till antal på sådant sätt ska samtliga varor i eller på en sådan typ av transportanordning eller sådant fordon anses som en lastenhet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om transportörens rätt till ansvarsbegränsning. Den bygger på artikel 59 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 30 och 31 §§.

Enligt *första stycket* är ansvarsgränsen antingen 875 SDR per kollo eller 3 SDR per kilo, beroende på vilket som ger det högsta beloppet. Varken kollo eller lastenhet är definierade begrepp. Vägledning avseende innebörden av kollo och lastenhet får därför hämtas från i första hand nordisk rättspraxis.

Ansvarsbegränsningen omfattar även transportörens ansvar vid felleverans och vid tillhandahållande av felaktig information (se UNCITRAL A/CN.9/645 p. 189 och 190). Detta är till viss del en utvidgning i förhållande till gällande rätt där utlämningsansvaret inte begränsas.

Rätten till ansvarsbegränsning kan gå förlorad enligt bestämmelserna i 39 § första stycket, dvs. när skadan har orsakats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

I *andra stycket* anges två undantag från ansvarsgränsen i första stycket. Ansvarsgränsen gäller inte om godsets värde har angivits av avsändaren och ingår i transportupplysningarna eller om parterna har avtalat om högre ansvarsgräns än vad som följer av första stycket. Sådant avtal ska vara skriftligt (se artikel 3 i Rotterdamreglerna). Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Tredje stycket innehåller bestämmelser om enhetslastat gods. Om godset anges till antal i transportupplysningarna gäller de uppgifterna. I annat fall ska de varor som transporteras i eller på en transportenhet eller ett fordon räknas som en lastenhet. Med fordon avses både fordon för transport på väg och fordon för transport på järnväg (se artikel 1.27 i Rotterdamreglerna).

Ansvarsgränser vid dröjsmålskada

38 § Transportörens ansvar för ekonomisk skada till följd av dröjsmål är begränsat till ett belopp motsvarande två och en halv gånger den frakt som ska betalas för det gods som dröjsmålet avser.

Det totala beloppet som ska betalas enligt denna paragraf och 37 § första stycket får inte överskrida den ansvarsgräns som enligt 37 § första stycket skulle gälla vid total förlust av det aktuella godset.

Paragrafen anger vilken ansvarsbegränsning som gäller vid dröjsmålskada. Den bygger på artikel 60 i Rotterdamreglerna. Paragrafen har ingen motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket anger att ansvarsbeloppet för ekonomisk skada till följd av dröjsmål är begränsat till två och en halv gånger den frakt som ska betalas. Dröjsmål föreligger när godset inte är utlämnat inom avtalad tid på den plats som följer av transportavtalet eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör (se 24 § andra stycket). Med frakt avses den ersättning som enligt transportavtalet ska betalas till transportören för transport av gods (se artikel 1.28 i Rotterdamreglerna och författningskommentaren till 55 §).

Andra stycket föreskriver att den högsta ersättningen är begränsad till den ansvarsgräns som enligt 37 § första stycket skulle gälla vid total förlust av godset.

Rätten till ansvarsbegränsning kan gå förlorad enligt bestämmelserna i 39 § andra stycket, dvs. när dröjsmålet har orsakats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet med insikt att dröjsmålskada sannolikt skulle uppkomma.

Utredningen har valt att inte vidareföra den s.k. 60-dagarsregeln som finns i nuvarande 13 kap. 28 § tredje stycket (se författningskommentaren till 24 § andra stycket).

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

39 § Rätt till ansvarsbegränsning enligt 37 § eller enligt transportavtalet föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 38 § föreligger inte för den som visas själv ha orsakat dröjsmålet uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att dröjsmålskada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen anger att rätten till ansvarsbegränsning går förlorad under vissa förutsättningar. Den bygger på artikel 61 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 33 §.

I *första stycket* behandlas förlust av den rätt till ansvarsbegränsning som följer av 37 § och sådan ansvarsbegränsning som parterna

kan ha avtalat om. I *andra stycket* behandlas förlust av den rätt till ansvarsbegränsning som följer av 38 §.

Rätten till ansvarsbegränsning går förlorad när skadan eller dröjsmålet har orsakats uppsåtligen eller av grov oaktsamhet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma. För att rätten till ansvarsbegränsning ska gå förlorad krävs att skadan eller dröjsmålet har orsakats av den som åberopar rätt till ansvarsbegränsning.

Paragrafen omfattar transportören och de personer som transportören svarar för enligt 29 §.

Ansvar för däckslast

40 § Transportören är inte ansvarig för skada till följd av att godset gått förlorat eller skadats eller för dröjsmål med utlämnandet av godset, när skadan eller dröjsmålet har orsakats av de särskilda risker som är förknippade med att godset transporterats på däck i enlighet med 17 § första stycket 1 eller 3.

Transporteras gods på däck i strid med 17 § första stycket är transportören, oavsett bestämmelserna i 24 § första stycket och 25–28 §§, ansvarig för skada eller dröjsmål som uteslutande orsakats av att godset har transporterats på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 37–39 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal mellan transportören och avsändaren om transport under däck, är transportören inte berättigad till ansvarsbegränsning enligt 37 och 38 §§ i den mån skadan eller dröjsmålet beror på att godset har transporterats på däck.

Paragrafen innehåller bestämmelser om ansvar för däckslast. Den bygger på artikel 25.2, 25.3 och 25.5 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 34 §.

Utgångspunkten vid skada på gods som transporterats på däck är att skadan ska behandlas enligt samma ansvarsregler som gäller för gods som transporterats under däck. I Rotterdamreglerna anges detta uttryckligen (se artikel 25.2). Enligt 17 § första stycket får gods transporterats på däck endast under vissa särskilt angivna förutsättningar.

I *första stycket* regleras den extra risk som förekommer när gods transporterats på däck. När godset transporterats i enlighet med 17 § första stycket 1 (transport på däck föreskrivs enligt lag eller annan författning) eller 3 (transport på däck sker i enlighet med transport-

avtalet eller följer av handelsbruk eller sedvänja) ansvarar inte transportören för skada eller dröjsmål som har orsakats av de särskilda risker som är förknippade med transport på däck. På samma sätt som vid åberopande av ansvarsundantagen enligt 25 § är det transportören som ska visa att ansvarsundantagen vid däckslast är tillämpliga.

Andra stycket reglerar transport på däck som skett i strid med 17 § första stycket. Om skada eller dröjsmål uppstår på grund av att godset har transporterats på däck är transportören ansvarig oavsett bestämmelserna i 24 § första stycket och 25–28 §§. För tydlighets skull har det angetts att 37–39 §§ gäller i fråga om ansvarets omfattning.

Tredje stycket reglerar transport på däck som skett i strid med ett uttryckligt avtal mellan transportören och avsändaren om transport under däck. Om skada eller dröjsmål uppstår i ett sådant fall gäller inte begränsningsreglerna i 37–38 §§.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

41 § De bestämmelser i detta kapitel som ger transportören rätt till invändning mot eller begränsning av ansvar samt bestämmelserna om preskription i 19 kap. gäller även om talan mot transportören inte grundas på transportavtalet. Bestämmelserna ska tillämpas även om talan, oavsett grund, förs mot

1. den maritimt utförande parten,
2. befälhavaren, besättningsmedlem eller annan som utfört tjänst ombord på fartyget, eller
3. anställd hos transportören eller den maritimt utförande parten.

Paragrafen utökar räckvidden av bestämmelserna om ansvarsfrihet, ansvarsbegränsning och preskription. Den bygger på artikel 4.1 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 32 § första och andra styckena.

Bestämmelserna om ansvarsfrihet, ansvarsbegränsning och preskription ska tillämpas även om talan mot transportören inte grundas på transportavtalet. Det är således inte möjligt att kringgå dessa bestämmelser genom att åberopa exempelvis en utomobligatorisk skadeståndgrund (jfr prop. 1993/94:195 s. 243).

I artikel 4.1 hänvisas till ”Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier ...”. Av UNCITRAL-dokumenterna framgår att ”a defence for, or limit

the liability” ska tolkas brett (se UNCITRAL A/CN.9/621 p. 89). Utredningen har bedömt att även preskriptionsreglerna i artiklarna 62–65 omfattas av ”a defence for, or limit the liability”. Bedömningen ligger i linje med gällande rätt; de nuvarande preskriptionsreglerna i 19 kap. 1 § första stycket 5 ska tillämpas oavsett om ersättningsanspråket grundas på transportavtalet eller på annan grund (se prop. 1993/94:195 s. 243 f. som hänvisar till prop. 1973:137 s. 121 f.).

Bestämmelserna om ansvarsfrihet, ansvarsbegränsning och preskription ska tillämpas även om talan förs mot fartygets besättning eller mot transportörens medhjälpare eller anställda. Detsamma gäller om talan förs mot en maritimt utförande part eller dennes anställda. Regleringen vilar på bruket av s.k. Himalayaklausuler. Bestämmelserna ska tillämpas även om talan inte grundas på transportavtalet. Med maritimt utförande part avses en utförande part som utför eller åtar sig att utföra någon del av transporten under perioden från det att godset ankommer till fartygets lastningshamn till dess att det lämnar lossningshamnen (se 2 § 3).

Första punkten skyddar den som är maritimt utförande part.

Andra och tredje punkterna skyddar befälhavaren, besättningen, andra personer som utför tjänster ombord på fartyget samt anställda hos transportören och den maritimt utförande parten. Den som omfattas av andra eller tredje punkterna kan också vara att betrakta som en maritimt utförande part. I sådant fall omfattas personen även av första punkten.

Transporter före och efter sjötransporten

42 § Om skadan eller den händelse eller omständighet som orsakade dröjsmålet inträffade under transportörens ansvarsperiod, men uteslutande före det att godset lastades ombord på fartyget eller uteslutande efter det att godset lossades från fartyget, ska transportörens ansvar och preskriptionstiden för väckande av talan bestämmas enligt de bestämmelser som skulle ha tillämpats om transportavtalet inte innehöll någon sjötransport och som gäller som svensk lag enligt 1 § lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, 4 § lagen (2010:510) om lufttransporter eller 6 § första stycket järnvägstrafiklagen (2018:181).

Paragrafen reglerar transportörens ansvar för skador och dröjsmål samt preskriptionstiden för väckande av talan under transporter som sker före och efter sjötransporten. Den bygger på artikel 26 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Artikel 26 har visst samband med artikel 82. Artiklarna reglerar Rotterdamreglernas förhållande till andra transporträttsliga konventioner (se avsnitt 7.6).

En förutsättning för att paragrafen ska vara tillämplig är att transportören har orsakat förlust, skada eller dröjsmål. Vidare måste förlusten, skadan eller den omständighet som har orsakat dröjsmålet ha inträffat uteslutande före det att godset lastats ombord på fartyget eller uteslutande efter det att godset lossats från fartyget. Typiskt sett är paragrafen avsedd att tillämpas vid transporter före eller efter sjötransporten, men det kan också tänkas att två transporter till sjöss sammanbinds med en transport av annat slag. Paragrafen är tillämplig även i det senare fallet. Paragrafen är dock inte tillämplig om skadan eller omständigheten som har orsakat dröjsmålet har någon anknytning till sjötransporten. I sådant fall gäller övriga ansvarsbestämmelser i 13 kap.

När paragrafen är tillämplig ska transportörens ansvar och preskriptionstiden för väckande av talan bestämmas enligt bestämmelser i CMR-konventionen (vägtransport), Montrealkonventionen (lufttransport) eller COTIF/CIM 1999 (järnvägstransport), under förutsättning att bestämmelserna skulle ha tillämpats om transportavtalet inte innehöll någon sjötransport. CMR-konventionen har genomförts genom lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, Montrealkonventionen har genomförts i Sverige genom lagen (2010:510) om lufttransporter och COTIF/CIM 1999 har genomförts genom järnvägstrafiklagen (2018:181). Med transportörens ansvar avses även ansvarsbegränsningar.

Järnvägstrafiklagen är tillämplig både på järnvägstransport som faller under COTIF/CIM 1999:s tillämpningsområde och inrikes järnvägstransport. Detta framgår av 6 § järnvägstrafiklagen. Internationella järnvägstransporter regleras i 6 § första stycket medan inrikes järnvägstransporter regleras i 6 § andra stycket. Ansvarsregleringen i förevarande paragraf ska emellertid inte tillämpas vid inrikes järnvägstransport. I paragrafen har detta kommit till uttryck

genom att hänvisning bara görs till 6 § första stycket järnvägstrafiklagen.

Att konventionsbestämmelserna ska tillämpas under förutsättning att de skulle ha tillämpats om transportavtalet inte innehöll någon sjötransport är en förenkling av vad som uttrycks i artikel 26 i Rotterdamreglerna. Enligt artikel 26 ska det prövas om bestämmelserna ”skulle ha tillämpats på alla eller vissa av transportörens förehavanden om avsändaren ingått ett separat och direkt avtal med transportören avseende det specifika stadium av transporten där förlusten av eller skadan på godset, eller händelsen eller omständigheten som orsakat dröjsmål, uppstod”.

Enligt artikel 82 ska Rotterdamreglerna stå tillbaka om det skulle uppstå en konflikt mellan Rotterdamreglerna och andra multimodala konventioner. Detta innebär att en tillämpning av förevarande paragraf förutsätter att de övriga transport-konventionernas regelverk inte fullt ut gäller för transporten.

Transportörens möjlighet att friskriva sig från ansvar för vissa delar av transporten

43 § Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten ska utföras av en namngiven utförande part, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i den utförande partens vård. Transportören ska visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt första stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot den utförande parten vid en domstol som är behörig enligt bestämmelserna om behörig domstol i detta kapitel.

Paragrafen reglerar transportörens möjlighet att friskriva sig från ansvar för delar av transporten. Den överensstämmer huvudsakligen med nuvarande 13 kap. 35 § andra och tredje styckena (jfr prop. 1993/94:195 s. 245 f.). I förhållande till bestämmelsernas nuvarande lydelse ändras undertransportör till utförande part. Därutöver görs vissa redaktionella ändringar. Någon annan ändring i sak är inte avsedd. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Hävningsrätt och transportavbrott

Transportörens avtalsbrott

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

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

Paragrafen reglerar avsändarens rätt att häva transportavtalet vid transportörens dröjsmål eller annat avtalsbrott. Frånsett vissa redaktionella ändringar överensstämmer paragrafen med nuvarande 13 kap. 14 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 226 f.). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Utredningen har gjort bedömningen att det är ändamålsenligt att vidareföra reglerna om hävningsrätt, som bygger på nationella allmänna kontraktsrättsliga regler om väsentligt avtalsbrott, trots att några sådana påföljder inte tas upp i Rotterdamreglerna. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Transportavbrott och avståndsfrakt

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

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

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 14 kap. 38 och 40 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 14 kap. 21 §.

Paragrafen reglerar förhållandena när transportavtalet inte kan fullföljas på grund av omständigheter på transportörens sida eller på grund av vissa yttre omständigheter. Frånsett en redaktionell ändring

överensstämmer paragrafen med nuvarande 13 kap. 15 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 228 f.). Någon ändring i sak är inte avsedd. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Avsändarens skyldigheter och ansvar

Avlämnande av godset till transportören

46 § Avsändaren ska avlämna godset färdigt för transport om inte annat har avtalats i transportavtalet. Avsändaren ska alltid avlämna godset i sådant skick att det klarar den avsedda transporten, inklusive hantering, lastning, stuvning, surrning, säkring och lossning och inte orsakar skada på person eller egendom.

Om avsändaren och transportören träffat avtal enligt 14 § andra stycket ska avsändaren utföra de uppgifter som följer av avtalet på lämpligt och omsorgsfullt sätt.

Om godset packas i en container eller ett fordon och packningen utförs av avsändaren, ansvarar avsändaren för att stuvning, surrning och säkring av godset utförs med omsorg och på sådant sätt att godset inte orsakar skada på person eller egendom.

Paragrafen anger avsändarens skyldigheter vid leverans av godset. Den bygger på artikel 27 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 5 §.

I *första stycket* anges som huvudregel att avsändaren ska avlämna godset färdigt för transport. Huvudregeln gäller emellertid inte om parterna har kommit överens om annat. Parterna kan t.ex. ha avtalat om att transportören ska stuva godset i containrar efter att ha mottagit det i mindre enheter från avsändaren.

Avsändaren ska lämna godset i sådant skick att det klarar den avsedda transporten. Med den avsedda transporten menas hela transportsträckan. Detta har betydelse vid multimodala transporter. Om godset först ska transporteras på väg och därefter lastas ombord på fartyg ska avsändaren avlämna godset i sådant skick att det klarar även sjötransporten. Avsändaren är dock inte skyldig att förbereda godset för en transportsträcka som han eller hon rimligen inte kunnat förutse.

Paragrafen innehåller inte någon bestämmelse om tidpunkten för avlämnande av godset (jfr nuvarande 13 kap. 5 § första meningen). Av förarbetena till Rotterdamreglerna framgår att avsändarens skyldighet

att avlämna godset inom viss tid är begränsad till de fall parterna har avtalat om sådan tid (se UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.21 p. 112, jfr A/CN.9/621 p. 180–184). Beträffande regleringen av avsändarens ansvar för dröjsmålskada anses den ha överlämnats till nationell rätt (se författningskommentaren till 50 §).

Andra stycket reglerar det fallet att avsändaren åtagit sig vissa utgifter beträffande godsets hantering (typiskt sett är det fråga om FIO-/FIOS-klausuler, se författningskommentaren till 14 §). Försummelse från avsändarens sida i samband med hantering av godset kan leda till att transportören undgår ansvar för uppkomna lastskador (se 25 § andra stycket 9). Beroende på omständigheterna kan det även leda till att transportören drabbas av kostnader för vilka transportören framställer ersättningskrav mot avsändaren. Det kan t.ex. vara fråga om ersättning för nödvändiga utgifter som uppstått på grund av avsändarens brister i samband med paketeringen.

Tredje stycket reglerar avsändarens skyldigheter vid packning och lastning. Med fordon avses både fordon för transport på väg och fordon för transport på järnväg (se artikel 1.27 i Rotterdamreglerna). När godset levereras i en sluten container eller i ett slutet fordon kommer transportören i regel inte att inspektera innehållet i containern eller fordonet (jfr 62 § andra stycket). Med hänsyn till säkerheten ombord är bestämmelsen av särskild betydelse (se UNCITRAL A/CN/WG.III/WP.21 p. 112).

Skyldighet att tillhandahålla upplysningar, instruktioner och dokument

47 § Avsändaren ska i skälig tid tillhandahålla transportören de upplysningar, instruktioner och dokument avseende godset som inte på annat rimligt sätt är tillgängliga för transportören, och som är nödvändiga för att

1. godset ska kunna hanteras och transporteras korrekt, och

2. transportören i samband med den avsedda transporten ska kunna uppfylla skyldighet enligt lag eller annan författning eller uppfylla krav från myndighet.

Avsändarens skyldigheter enligt första stycket 2 gäller endast om transportören i god tid meddelat avsändaren vilka upplysningar, instruktioner och dokument som transportören behöver.

Om det av lag eller annan författning eller på grund av krav från myndighet följer en skyldighet att lämna upplysningar, instruktioner eller

dokument avseende godset ska detta gälla framför vad som föreskrivs i denna paragraf.

Paragrafen anger vilka skyldigheter avsändaren har när det gäller att tillhandahålla transportören upplysningar, instruktioner och dokument avseende godset. Den bygger på artikel 29 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 8 §.

Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser som framhåller vikten av samarbete mellan transportören och avsändaren (artikel 28). Bestämmelserna är av generell art och har inte tagits med i förslaget till nytt 13 kap. En samarbetsplikt gäller givetvis ändå i avtalsförhållandet. Artikel 29 överlappar i viss mån vad som föreskrivs i artikel 28. Samtidigt är artikel 29 mer specifik än artikel 28.

Paragrafen har visst samband med reglerna om farligt gods i 49 §. I förarbetena till Rotterdamreglerna understryks betydelsen av att avsändarens upplysningar och instruktioner är korrekta och fullständiga (se UNCITRAL A/CN/WG.III/WP.21 p. 114). Felaktiga eller missvisande upplysningar riskerar att äventyra säkerheten ombord. Skyldigheten att lämna upplysningar omfattar även skyldighet att upplysa om gods som inte ska samlastas. Det kan t.ex. vara fråga om gods som var för sig är ofarligt, men tillsammans innebär en explosionsrisk.

Första stycket anger i generella ordalag vilken typ av upplysningar, instruktioner och dokument som avses. Informationen ska tillhandahållas i skälig tid. Vad som är skälig tid i detta sammanhang måste bedömas efter omständigheterna i det enskilda fallet.

Av *andra stycket* framgår att avsändarens informationsskyldighet bara gäller om transportören i god tid meddelat avsändaren vilka upplysningar transportören behöver.

Enligt *tredje stycket* ska sådan informationsskyldighet som följer av lag, annan författning eller myndighetskrav gälla framför vad som föreskrivs i paragrafen.

Uppgifter i transportupplysningarna

48 § Avsändaren ska i skälig tid tillhandahålla transportören den information som transportören behöver för att kunna sammanställa transportupplysningarna och utfärda transportdokumentet. Avsändaren ska lämna de uppgifter som anges i 60 § första stycket 1–4 samt uppgifter om

1. namn på den som ska stå som avsändare i transportupplysningarna,

2. namn på mottagaren, om sådan finns, och
3. namn på den till vars order transportdokumentet ska utfärdas, om sådan person finns.

De uppgifter som anges i 60 § första stycket 2–4 ska lämnas skriftligen.

Paragrafen anger vilka uppgifter i transportupplysningarna som avsändaren ska lämna till transportören. Den bygger på artikel 31.1 i Rotterdamreglerna och saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Avsändaren är skyldig att tillhandahålla transportören sådan information som transportören behöver för att kunna sammanställa transportupplysningarna och utfärda transportdokumentet. Bland de uppgifter avsändaren ska lämna ingår uppgifter som anges i 60 § första stycket 1–4 samt uppgifter om vem som ska stå som avsändare i transportupplysningarna, eventuell mottagare och den till vars order transportdokumentet ska utfärdas, om sådan person finns.

Gemensamt för uppgifterna är att de ska vara korrekta och lämnas i skälig tid. Vad som är skälig tid i detta sammanhang måste bedömas efter omständigheterna. Avsändaren har ett strikt ansvar för uppgifternas riktighet (se 51 §).

Andra stycket föreskriver att de uppgifter som anges i 60 § första stycket 2–4 ska lämnas skriftligen. Skriftlighetskravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Skyldighet att märka och lämna information om farligt gods

49 § Vid transport av gods som på grund av sin art eller beskaffenhet är, eller rimligen kan förväntas bli, en fara för person, egendom eller miljön ska avsändaren

1. märka godset i enlighet med de särskilda föreskrifter som gäller under den avsedda transporten, och
2. informera transportören om godsets farliga art eller beskaffenhet i skälig tid innan det avlämnas till transportören eller en utförande part.

Paragrafen anger vilka skyldigheter avsändaren har vid transport av farligt gods. Den bygger på delar av artikel 32 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 7 §. Artikel 32 innehåller även bestämmelser om ansvar vid underlåtenhet att märka och lämna information om farligt gods. Ansvarsbestämmelserna införs i 51 §.

Syftet med paragrafen är att transportören ska ges möjlighet att vidta nödvändiga försiktighets- och säkerhetsåtgärder avseende godset. Ytterst kan det bli fråga om att transportören avvisar godset.

Första punkten föreskriver en skyldighet för avsändaren att märka godset. Märkning ska ske enligt de särskilda föreskrifter som gäller under den avsedda transporten. Med särskilda föreskrifter avses lagar, andra författningar och instruktioner från myndigheter. Här avses bl.a. sådana föreskrifter om farligt gods som tas upp i t.ex. IMDG-koden eller ADR. Att märkning ska ske enligt de föreskrifter som är tillämpliga under transporten kan orsaka problem för avsändaren om transportören avviker från den avtalade transportsträckan. En avvikelse kan innebära att andra föreskrifter kommer att gälla än de som avsändaren har utgått från. Skyldigheten omfattar därför enbart föreskrifterna under den transportsträcka som avsändaren rimligen kunnat förutse (jfr UNCITRAL A/CN.9/594 p. 195).

Andra punkten anger att avsändaren ska informera transportören om farligt gods. Informationen ska lämnas i skälig tid innan godset avlämnas. Vad som är skälig tid i detta sammanhang måste bedömas efter omständigheterna.

Felaktiga eller missvisande upplysningar riskerar att äventyra säkerheten ombord. Skyldigheten att lämna upplysningar omfattar även skyldighet att upplysa om gods som inte ska samlastas (jfr kommentaren till 47 §). Det kan t.ex. vara fråga om gods som var för sig är ofarligt, men tillsammans innebär en explosionsrisk.

Allmän regel om avsändarens skadeståndsansvar

50 § Avsändaren är ansvarig för förlust och skada som transportören lider på grund av att avsändaren genom fel eller försummelse inte uppfyllt sina skyldigheter enligt detta kapitel.

Paragrafen anger grunderna för avsändarens skadeståndsansvar. Den bygger på artikel 30.1 och 30.2 i Rotterdamreglerna (se även 31.2). Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 40 §.

För att skadeståndsansvar ska föreligga enligt paragrafen krävs att fel eller försummelse ligger avsändaren till last. I 51 § finns bestämmelser om strikt ansvar.

Avsändarens ansvar enligt paragrafen omfattar även ansvar för personer som anges i 52 §.

Har en skada orsakats enbart delvis av avsändaren eller någon för vilken han eller hon svarar, är avsändaren ansvarig enbart för den delen (jfr artikel 30.3 Rotterdamreglerna). Någon särskild regel för den situationen är dock inte nödvändig.

Artikel 30 har diskuterats i den juridiska litteraturen, särskilt i fråga om bevisbördans placering. Det står klart att transportören har bevisbördan för att förlusten eller skadan har orsakats på grund av att avsändaren inte uppfyllt sina skyldigheter. Däremot råder det olika uppfattningar i fråga om bevisbördan för avsändarens oaktsamhet. Artikel 30 är otydlig och förarbetena till Rotterdamreglerna kan tolkas på så sätt att det råder en omvänd bevisbörda, vilket skulle innebära att avsändaren har bevisbördan för att oaktsamhet inte föreligger (se UNCITRAL A/CN.9/621 p. 230, jfr NOU 2012:10 s. 80 f. och Søløvsudvalgets fjärde betänkande, s. 110 f.).

Utredningens uppfattning är att vanliga nationella bevisbörde-regler får tillämpas på dessa frågor. Hur dessa regler kommer att tillämpas i praktiken måste överlämnas till rättstillämpningen. Härvid kommer andra konventionsstaters tillämpning att spela en viss betydelse även för svensk rätts del, även om bevisregler uppfattas olika inom olika länders rättstraditioner. Hänsyn bör då också tas till att reglerna har sin grund i en internationell konvention.

Enligt förarbetena till artikel 30 omfattar artikeln inte avsändarens ansvar för dröjsmålsskada (se UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.101 s. 25 not 70 och A/CN.9/621 p. 233–237). Mot bakgrund av förarbetena får regleringen av avsändarens ansvar för dröjsmålsskada anses ha överlämnats till nationell rätt. Eftersom ansvaret inte regleras i 13 kap. får det avgöras med utgångspunkt i allmänna obligationsrättsliga principer.

Enligt dessa principer brukar uttrycket ”förlust eller skada” omfatta också dröjsmålsskador. Om en dröjsmålsskada skulle undantas uppkommer en del problematiska gränsdragningsfrågor mellan sådana skador som uppkommit genom sakskada och sådana som uppkommit genom dröjsmål. Detta är mindre ändamålsenligt särskilt eftersom det skulle avvika från vad som gäller enligt nuvarande 13 kap. 11 § om avsändarens ansvar för försenat avlämnande av gods. Det saknas mot denna bakgrund enligt utredningen anledning att begränsa dröjsmålsansvaret i svensk rätt på det sätt som görs i konventionen.

Avslutningsvis ska uppmärksammas att avsändaren enligt konventionen saknar möjlighet att begränsa sitt ansvar (jfr UNCITRAL

A/CN.9/616 p. 94–99). På motsvarande sätt förhåller det sig enligt nuvarande 13 kap. Även om konventionen skulle tillåta en nationell begränsningsregel för här behandlade situationer, skulle en sådan strida mot behovet av en enhetlig tillämpning beträffande transporträttsliga regler. Utredningen anser mot denna bakgrund att någon begränsningsmöjlighet inte bör införas i svensk rätt.

Ansvar vid oriktiga transportupplysningar samt vid underlåtenhet att märka och lämna information om farligt gods

51 § Om orsaken till transportörens förlust eller skada beror på att de uppgifter avsändaren lämnat enligt 48 § är oriktiga eller på att avsändaren inte uppfyllt sina skyldigheter enligt 49 § är avsändaren ansvarig även om fel eller försummelse inte kan läggas avsändaren till last. För att ansvar ska inträda på grund av att avsändaren inte informerat transportören i enlighet med vad som föreskrivs i 49 § 2 krävs dock att transportören eller den utförande parten inte annars hade kunskap om godsets farliga art eller beskaffenhet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om avsändarens ansvar vid oriktiga transportupplysningar och vid bristande hantering av farligt gods. Den bygger på delar av artiklarna 30.2, 31.2 och 32 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 41 § första stycket och 51 § första stycket.

I paragrafen görs undantag från kravet på fel eller försummelse. Avsändaren är alltid ansvarig om förlusten eller skadan beror på att de uppgifter avsändaren lämnat enligt 48 § är oriktiga (uppgifter till transportupplysningarna) eller på att avsändaren inte uppfyllt sina skyldigheter enligt 49 § (information om och hantering av farligt gods).

Felaktiga transportupplysningar har typiskt sett betydelse vid tillämpning av 65 § (transportupplysningarnas bevisverkan). Om transportören drabbas av ersättningsansvar på grund av att avsändaren lämnat felaktiga transportupplysningar ska avsändaren kompensera transportören för detta (se även artikel 31.2 i Rotterdamreglerna).

I nuvarande 13 kap. 41 § första stycket anges att när avsändaren brustit i sin informationsskyldighet är avsändaren ansvarig för skada mot både transportören och undertransportören (dvs. en utförande part). Som skadelidande i den föreslagna paragrafen nämns bara

transportören. Någon ändring i förhållande till gällande rätt är dock inte avsedd. Beroende på omständigheterna bör avsändaren därför kunna hållas ansvarig för skada i förhållande till en utförande part när avsändaren brustit i sin informationsskyldighet.

Avsändarens ansvar för annan

52 § Avsändaren är ansvarig enligt detta kapitel när förlusten eller skadan orsakats av

1. avsändarens anställda, agenter eller kontraktsmedhjälpare, eller
2. annan som avsändaren har gett i uppdrag att fullgöra någon av sina skyldigheter.

Om avsändaren har uppdragit åt transportören eller en utförande part att fullgöra någon av avsändarens skyldigheter är avsändaren inte ansvarig för deras handling eller underlåtenhet.

Paragrafen utvidgar avsändarens ansvar till att omfatta även den som handlar på uppdrag av avsändaren. Den bygger på artikel 34 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket anger för vilka avsändaren har ansvar. Uppräkningen i första punkten är en exemplifiering. Av andra punkten framgår att även annan som fått uppdrag av avsändaren omfattas. Ansvar inträder oavsett om förlusten eller skadan har orsakats av handling eller underlåtenhet.

Andra stycket föreskriver ett undantag från första stycket och avser den situationen att avsändaren har uppdragit åt transportören eller en utförande part som agerar på uppdrag av transportören att fullgöra avsändarens skyldigheter. I dessa fall är avsändaren inte ansvarig för handling eller underlåtenhet av transportören eller den utförande parten.

Övertagande av avsändarens skyldigheter och ansvar

53 § Bestämmelserna i 46–52 §§ gäller även för den som är avsändare enligt dokument.

Avsändarens ansvar kvarstår även om transportören väljer att framställa ersättningskrav mot avsändaren enligt dokument.

Paragrafen fastslår att bestämmelserna i 46–52 §§ om avsändarens skyldigheter och ansvar även gäller för en avsändare enligt dokument. Den bygger på artikel 33 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Med avsändare enligt dokument avses annan än avsändaren som accepterar att anges som avsändare i transportdokumentet (se 2 § 5).

Första stycket anger att avsändaren enligt dokumentets ansvar är begränsat till de uppräknade bestämmelserna. En avsändare enligt dokument är t.ex. inte ansvarig för erläggande av frakt enligt 55 §.

Artikel 33 innehåller en hänvisning till artikel 55. Enligt artikel 33 ska avsändarens skyldigheter och ansvar enligt artikel 55 gälla även för en avsändare enligt dokument. Artikel 55 innehåller bestämmelser om att den förfogandeberättigade, avsändaren och avsändaren enligt dokument, i nämnd ordning, är skyldiga att tillhandhålla transportören upplysningar om godset. Skyldigheten gäller i första hand den förfogandeberättigade. Om transportören inte med rimliga ansträngningar kan anträffa den förfogandeberättigade eller om den förfogandeberättigade inte kan lämna de upplysningar som transportören behöver, ska de lämnas av avsändaren. Om transportören inte med rimliga ansträngningar kan anträffa avsändaren övergår ansvaret till avsändaren enligt dokument. Eftersom artikel 33 utsträcker avsändarens skyldigheter till att omfatta även den som är avsändare enligt dokument och särskilt hänvisar till artikel 55 har det i den juridiska litteraturen diskuterats om transportören har möjlighet att vända sig direkt till avsändaren enligt dokument utan att med rimliga ansträngningar ha försökt anträffa avsändaren.

Enligt utredningen bör bestämmelserna tolkas på så sätt att den ordning som föreskrivs i artikel 55 gäller utan hänsyn till vad som föreskrivs i artikel 33. Om något annat gällde hade det i sådant fall kunnat uttryckas direkt i artikel 55. Hänvisningen i artikel 33 till artikel 55 bör rimligen ses som ett förtydligande av att det ansvar som en avsändare kan drabbas av vid bristande uppfyllelse av skyldigheterna enligt artikel 55 även kan utsträckas till avsändaren enligt dokument. Grunderna för avsändarens ansvar finns i artikel 30 (se 50 §). Eftersom artikel 33 redan anger att detta ansvar kan utsträckas till att omfatta även avsändaren enligt dokument framstår hänvisningen till artikel 55 som överflödig.

Andra stycket tydliggör vad som redan följer av allmänna regler om solidariskt ansvar, nämligen att avsändarens ansvar kvarstår även

om transportören väljer att framställa ersättningskrav mot avsändaren enligt dokument. Bestämmelsen innebär inte att transportören, även om han eller hon har flera ansvarssubjekt att välja mellan, har rätt till en högre ersättning än den faktiska skadan.

Avtalsbrott

54 § Om godset inte avlämnas i rätt tid och dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott får transportören häva transportavtalet. Om transportören vill häva avtalet, ska han eller hon meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har gjort en förfrågan därom, dock senast när godset tas emot för transport. Gör transportören inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

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

Bestämmelserna i 14 kap. 32 § andra–fjärde styckena ska ha motsvarande tillämpning.

Paragrafen reglerar förhållandet när transportavtalet inte kan fullgöras på grund av omständigheter på avsändarens sida. Frånsett vissa redaktionella ändringar överensstämmer paragrafen med nuvarande 13 kap. 11 § andra–fjärde styckena (jfr prop. 1993/94:195 s. 222 f.). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Rotterdamreglerna reglerar inte andra påföljder för avsändarens avtalsbrott än ersättning för skada. Sådana påföljder kan således regleras i nationell rätt. På motsvarande sätt som transportörens ansvar för avtalsbrott har reglerats utanför konventionens reglering anser utredningen att också avsändarens ansvar bör regleras i andra avseenden än ersättningsmässigt. Härvid bör de regler som gäller i dag för ersättning och hävning om godset inte avlämnas i tid samt avbeställning vidareföras. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Utredningen har valt att inte vidareföras nuvarande 13 kap. 11 § första stycket. Lagrummet anger att transportören har rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada om avsändaren frånträder transportavtalet innan transporten börjat. Att avsändaren kan bli

skyldig att ersätta transportören för förlust och skada som transportören lider på grund av att avsändaren inte avlämnar godset följer av 46 och 50 §§.

Frakt

55 § Om inte annat är avtalat, ska den frakt betalas som är gängse vid den tidpunkt godset avlämnas för transport. Frakten ska betalas när godset tas emot.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, ska frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 18 §.

Erlagd frakt ska betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

Paragrafen innehåller bestämmelser om erläggande av frakt. Frånsett vissa redaktionella ändringar överensstämmer paragrafen med nuvarande 13 kap. 10 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 221 f.). Någon ändring i sak är inte avsedd. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Med frakt avses den ersättning som enligt ett transportavtal ska betalas till transportören för transport av gods (se artikel 1.28 i Rotterdamreglerna). Detta är dock så allmänt känt att någon förklaring av begreppet inte har ansetts nödvändig i lagen.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

56 § De bestämmelser i detta kapitel som ger avsändaren eller en avsändare enligt dokument rätt till invändning mot ansvar samt bestämmelserna om preskription i 19 kap. gäller även om talan mot avsändaren eller avsändaren enligt dokument inte grundas på transportavtalet. Bestämmelserna ska tillämpas även om talan, oavsett grund, förs mot avsändarens eller avsändare enligt dokumentets anställda, agenter eller kontraktsmedhjälpare.

Paragrafen utökar räckvidden av bestämmelserna om ansvarsfrihet. Den bygger på artikel 4.2 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar

motsvarighet i nuvarande 13 kap. Artikel 4.1 förskriver motsvarande skydd för transportören, se 41 §.

Första meningen anger att bestämmelserna om ansvarsfrihet och preskription gäller även om talan mot avsändaren eller avsändaren enligt dokument inte grundas på transportavtalet. Det är således inte möjligt att kringgå reglerna i 13 kap. genom att åberopa exempelvis en utomobligatorisk skadeståndgrund.

Som ytterligare skydd för att bestämmelserna inte ska kunna kringgå, föreskriver andra meningen att anställda, agenter och kontraktsmedhjälpare hos avsändaren eller avsändaren enligt dokument omfattas av bestämmelserna. Bestämmelserna ska tillämpas även om talan inte grundas på transportavtalet.

Transportdokument

Utfärdande av transportdokument

57 § När godset har avlämnats för transport till transportören eller en utförande part ska transportören på avsändarens begäran utfärda ett dokument som utgör ett bevis för eller innefattar ett transportavtal och visar att godset tagits emot (transportdokument). Har avsändaren och transportören avtalat om att något transportdokument inte ska utfärdas, eller följer det av handelsbruk, sedvänja eller branschpraxis att ett transportdokument inte ska användas har avsändaren emellertid inte rätt till något transportdokument.

Om ett transportdokument ska utfärdas har avsändaren rätt att välja om det ska vara negotiabelt eller icke negotiabelt. Med negotiabelt transportdokument avses ett transportdokument som innebär att godset är bestämt till avsändaren eller order, mottagaren eller order eller innehavaren. Någon rätt att välja föreligger inte om avsändaren och transportören har avtalat om att ett negotiabelt transportdokument inte ska utfärdas, eller om det följer av handelsbruk, sedvänja eller branschpraxis att sådant dokument inte ska användas.

Den rätt som tillkommer avsändaren enligt första och andra styckena gäller även för en avsändare enligt dokument om avsändaren lämnat sitt medgivande till detta.

Paragrafen reglerar avsändarens rätt att få transportdokument utställt när godset avlämnas för transport. Paragrafen bygger på artikel 35 i Rotterdamreglerna. Den motsvarar nuvarande 13 kap. 42 § första stycket och 44 §.

I förhållande till gällande rätt innebär paragrafen flera väsentliga förändringar (se avsnitt 11.2).

Första stycket anger att avsändaren har rätt att få ett transportdokument utfärdat. Med transportdokument avses ett dokument som utgör bevis för ett avtal om sjötransport och att transportören eller en utförande part har tagit emot godset (se artikel 1.14 i Rotterdamreglerna). Eftersom Rotterdamreglerna öppnar upp för transporter från dörr till dörr inträder rätten att erhålla transportdokument inte bara när godset har avlämnats för transport till transportören utan även när det har lämnats till en utförande part. Skyldigheten att utfärda transportdokument faller bort om avsändaren och transportören har avtalat om att transportdokument inte ska utfärdas eller om det följer av handelsbruk, sedvänja eller branschpraxis att transportdokument inte ska användas.

Enligt 58 § får parterna komma överens om att transportdokumentet ska vara elektroniskt.

Andra stycket anger att avsändaren har möjlighet att välja om transportdokumentet ska vara negotiabelt eller inte. Skyldigheten att utfärda ett negotiabelt transportdokument faller dock bort om avsändaren och transportören har avtalat om att transportdokument inte ska utfärdas eller om det följer av handelsbruk, sedvänja eller branschpraxis att sådant transportdokument inte ska användas.

I andra stycket anges även vad som avses med ett negotiabelt transportdokument (se avsnitt 11.2.1).

Tredje stycket föreskriver att den rätt som tillkommer avsändaren enligt första och andra styckena även kan tillkomma en avsändare enligt dokument. För att rätten ska tillkomma en avsändare enligt dokument måste avsändaren ha medgett detta.

Användning av elektroniska transportdokument

58 § Transportören och avsändaren får komma överens om att ett transportdokument ska vara elektroniskt. Utfärdande, kontroll och överföring av ett elektroniskt transportdokument har samma verkan som utfärdande, innehav och överlämnande av ett transportdokument som inte är elektroniskt.

Användning av negotiabla transportdokument i elektronisk form ska ske i enlighet med villkor som anger

1. metod för hur dokumentet utfärdas till avsedd innehavare samt hur det överförs till en efterföljande innehavare,

2. hur det säkerställs att dokumentet bevarar sin autenticitet,
 3. på vilket sätt innehavaren kan visa att han eller hon är behörig innehavare,
 4. på vilket sätt bekräftelse om att godset har lämnats ut till innehavaren ska ges, och
 5. på vilket sätt dokumentets giltighet upphör vid utbyte enligt 59 § och vid utlämnande enligt 69 § första stycket.
- Villkoren i andra stycket ska anges i transportupplysningarna och vara lättillgängliga.

Paragrafen innehåller bestämmelser om användning av elektroniska transportdokument. Den bygger på artiklarna 8 och 9 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. För en beskrivning av vad som utgör ett elektroniskt transportdokument enligt Rotterdamreglerna, se avsnitt 11.2.3.

Av första stycket framgår att ett elektroniskt transportdokument får användas i stället för pappersdokumentation och att det elektroniska transportdokumentet har samma rättsliga status som ett pappersdokument. Användning av elektroniska transportdokument förutsätter att parterna är överens om sådan användning. Mottagaren kan inte motsätta sig bruket av elektroniska transportdokument. Mottagaren kan däremot förbehålla sig rätten till pappersdokument vid dennes ingående av egna avtal. Detsamma gäller för en avsändare enligt dokument.

Andra stycket anger att användningen av negotiabla transportdokument i elektronisk form ska ske i enlighet med vissa villkor samt vad villkoren ska innehålla. Avsikten är inte att parterna själva ska utveckla villkoren. Detta ska i stället ske av den som tillhandahåller databaser för elektroniska transportdokument. Villkoret i första punkten är knutet till Rotterdamreglernas definitioner av utfärdande och överföring av ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form (se artikel 1.21 och 1.22).

Tredje stycket syftar till att användarna av elektroniska transportdokument på ett enkelt sätt ska kunna överblicka vad som gäller enligt det enskilda dokumentet. Verkan av brister i dokumentationen får avgöras med utgångspunkt i allmänna avtalsrättsliga regler.

Utbyte av negotiablera transportdokument

59 § Transportören och innehavaren får komma överens om att ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt ska ersättas av ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form och omvänt.

Vid utbyte av ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt ska innehavaren överlämna dokumentet till transportören samtidigt som transportören ska utfärda ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form. Om transportdokumentet är utfärdat i mer än ett exemplar ska samtliga exemplar överlämnas. Vid utbyte av ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form ska transportören utfärda ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt.

Det nya dokumentet ska innehålla en förklaring om att det ersätter det utbytta dokumentet. Ett utbytt dokument saknar giltighet.

Paragrafen anger hur utbyte av de olika formerna av negotiablera transportdokument går till. Den bygger på artikel 10 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket anger att transportören och innehavaren får komma överens om utbyte av transportdokumenten.

Andra stycket anger hur ett utbyte går till. Om ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt har utfärdats i flera exemplar ska samtliga exemplar överlämnas.

Tredje stycket anger att det nya dokumentet ska innehålla en förklaring om att det ersätter det utbytta dokumentet. Detta gäller oavsett om det nya dokumentet är elektroniskt eller inte. Ett utbytt dokument saknar giltighet.

Transportupplysningar

60 § Ett transportdokument ska innehålla upplysning om

1. godsets art, till den del uppgifterna är nödvändiga för transporten,
2. nödvändiga märken för att identifiera godset,
3. antal kolli eller enheter, eller godsets kvantitet,
4. godsets vikt, om avsändaren lämnat sådan uppgift,
5. godsets synliga tillstånd vid den tidpunkt transportören eller den utförande parten mottog godset för transport,
6. transportörens namn och adress,
7. datum då transportören eller den utförande parten mottog godset, eller då godset lastades ombord på fartyget, eller då transportdokumentet utfärdades,

8. antal originalexemplar av transportdokumentet, om transportdokumentet är negotiabelt och mer än ett original har utfärdats,
9. mottagarens namn och adress, om avsändaren har upplyst om detta,
10. fartygets namn, om det har angivits i transportavtalet,
11. mottagningsorten och, om transportören känner till den, utlämningsplatsen,
12. lastnings- och lossningshamn, om dessa är angivna i transportavtalet,
13. i vad mån transportören och avsändaren har avtalat om att lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset ska utföras av avsändaren, avsändaren enligt dokument eller mottagaren,
14. villkor för användning av negotiablera transportdokument i elektronisk form, om sådant transportdokument används, och
15. i vad mån transporten är underkastad konventionen.

Framgår det inte vad ett datum enligt första stycket 7 avser ska det anses avse det datum då allt gods som angivits i transportdokumentet lastades ombord på fartyget. Om transportupplysningarna inte anger att godset har lastats ombord på ett fartyg ska datumet i stället anses avse det datum då transportören eller den utförande parten mottog godset.

Ett transportdokument är giltigt även om en eller flera av uppgifterna i första stycket saknas eller är felaktiga.

Paragrafen anger vilka upplysningar om transporten och godset som ska tas in i transportdokumentet. Paragrafen innehåller även bestämmelser om vad som gäller vid brister i upplysningarna. Första stycket bygger på artikel 36 i Rotterdamreglerna och motsvarar huvudsakligen nuvarande 13 kap. 46 § första och andra styckena. Andra stycket bygger på artikel 39.2 i Rotterdamreglerna och saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Tredje stycket bygger på artikel 39.1 i Rotterdamreglerna och motsvarar nuvarande 13 kap. 47 §.

De uppgifter som ska anges i transportdokumentet är all information om transportavtalet eller godset innefattande villkor, anmärkningar, underskrifter och påteckningar av olika slag (se artikel 1.23). Vilka upplysningar det närmare bestämt är fråga om framgår av *första stycket*. Paragrafen gäller för både negotiablera transportdokument och sådana som inte är negotiablera.

De uppgifter som anges i första–fjärde punkterna ska lämnas av avsändaren (se 48 § första stycket). En avsändare kan dock komma överens med en avsändare enligt dokument om att uppgifterna i stället ska lämnas av den senare.

Transportören har som utgångspunkt inte rätt att avstå från att ta in avsändarens uppgifter i transportdokumentet. Om transportören inte kan kontrollera uppgifternas riktighet har transportören möjlighet att göra förbehåll om detta (se 62 §).

Med godsets art enligt första punkten avses en beskrivning av godset. Rotterdamreglerna anger att beskrivningen ska vara ”appropriate for the transport” (jfr UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.86 p. 1–3). I paragrafen uttrycks detta på så sätt att enbart sådana uppgifter om godsets art som är nödvändiga för transporten ska tas in i transportdokumentet. Transportören är således inte tvungen att låta dokumentet innehålla alltför detaljerade uppgifter.

Uppgifterna som anges i femte–åttonde punkterna är knutna till transportören.

Vad som avses med godsets synliga tillstånd i femte punkten förklaras i 61 §.

Enligt sjunde punkten ska transportupplysningarna innehålla datumuppgifter. I första hand ska datum för antingen godsets mottagande eller godsets ombordlastning anges. När det är fråga om mottagningsdokument ska transportören ange datum för mottagande av godset. Är det i stället fråga om omborddokument (t.ex. vid bulklast) ska transportören ange datum för slutförd lastning. Beroende på omständigheterna kan även datum när transportdokumentet utfärdades komma i fråga. Utfärdandedatumet ska dock inte ses som ett alternativ till datum för mottagande eller ombordlastning. Den situationen att transportupplysningarna innehåller datum, men inte anger vad datumet avser, regleras i andra stycket.

Uppgifterna i nionde–tolfte punkterna ska, beroende på vilken typ av uppgift det är fråga om, tillhandahållas av antingen transportören eller avsändaren. På motsvarande sätt som när det gäller uppgifterna i första–fjärde punkterna kan avsändaren komma överens med en avsändare enligt dokument om att de uppgifter som avsändaren ska lämna i stället ska lämnas av avsändaren enligt dokument.

Nionde–tolfte punkterna är delvis grundade på att Rotterdamreglerna även omfattar transporter från dörr till dörr. Tionde punkten föreskriver att fartygets namn ska anges om namnet har angetts i transportavtalet. Om mottagningsorten är en annan än den i vilken hamnen är belägen är det inte självklart att fartygets namn har angetts i transportavtalet.

Elfte punkten föreskriver att utlämningsplatsen ska anges om transportören känner till den. Utlämningsplatsen kan, på motsvarande sätt som mottagningsorten, ligga på annan plats än där hamnen är belägen, vilket innebär att det inte är självklart att transportören känner till utlämningsplatsen.

Enligt tolfte punkten ska lastningshamn och lossningshamn anges, men bara om dessa är angivna i transportavtalet. När transporten sker från dörr till dörr kan transportavtalet sakna uppgifter om sådana hamnar.

Enligt trettonde punkten ska transportupplysningarna ange om transportören och avsändaren har avtalat om att lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset ska utföras av avsändaren, avsändaren enligt dokument eller mottagaren (s.k. FIO/FIOS-klausuler). Detta möjliggör för tredje man att få vetskap om att annan än transportören är ansvarig för godset under del av transporten. Att transportupplysningarna ska innehålla uppgifter om sådant avtal följer inte av artikel 36. Detta anges i stället i artikel 13.2, se 14 § andra stycket.

Fjortonde punkten är tillämplig om parterna har kommit överens om att använda ett negotiabelt transportdokument i elektronisk form. Om sådant transportdokument används ska transportupplysningarna innehålla villkor för användning av dokumentet. Att transportupplysningarna ska innehålla sådana villkor följer inte av artikel 36. Detta anges i stället i artikel 9.2, se 58 § tredje stycket.

Femtonde punkten är en vidareföring av nuvarande 13 kap. 46 § första stycket 11. Transportupplysningarna ska ange i vad mån transporten är underkastad Rotterdamreglerna. Detta knyter an till 7 § fjärde stycket.

Andra stycket föreskriver att om transportupplysningarna innehåller datum men inte anger vad datumet avser ska datumet antingen anses avse datum för mottagande av godset eller datum för ombordlastning. Bakgrunden till regleringen är att vid omsättning av transportdokument kommer upplysning om tidpunkten för mottagande eller ombordlastning av godset att spela en central roll eftersom en sådan tidpunkt ofta är avgörande för vad som utgör avtalsenligt leveranstid i de underliggande säljkontrakten.

Tredje stycket fastslår att ett transportdokument är giltigt även om transportupplysningarna är felaktiga eller innehåller brister.

Godsets synliga tillstånd

61 § Med godsets synliga tillstånd i 60 § första stycket 5 avses godsets tillstånd baserat på en rimlig yttre besiktning av godset så som det är förpackat vid den tidpunkt då avsändaren avlämnar godset till transportören eller en utförande part, och på varje ytterligare besiktning som transportören eller den utförande parten genomför före utfärdandet av transportdokumentet.

Saknas uppgift om godsets synliga tillstånd i transportupplysningarna, ska i dessa anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd.

Paragrafen innehåller bestämmelser om godsets synliga tillstånd och tar därmed sikte på transportörens undersökningsplikt. Den bygger på artiklarna 36.4 och 39.3 i Rotterdamreglerna. Första stycket kan närmast jämföras med nuvarande 13 kap. 48 §. Andra stycket motsvarar nuvarande 13 kap. 49 § första stycket andra meningen.

Första stycket anger vad som avses med godsets synliga tillstånd (jfr 60 § första stycket 5). Undersökningsplikten är begränsad till en rimlig yttre besiktning av godset.

Andra stycket fastslår att om uppgift om godsets synliga tillstånd saknas i transportupplysningarna ska i dessa anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd. Bestämmelsen har betydelse för den tillit som en förvärvare kan komma att fästa till uppgifterna i dokumentet (se 65 och 67 §§).

Förbehåll för uppgifter i transportupplysningarna

62 § Om transportören har skälig anledning att anta att de uppgifter om godset som ska tas in i transportdokumentet enligt 60 § första stycket 1–4 är felaktiga eller missvisande ska transportören göra förbehåll för uppgifternas riktighet.

Avlämnas godset för transport i en sluten container eller i ett slutet fordon får transportören göra förbehåll för uppgifter enligt 60 § första stycket 1–3 om transportören eller den utförande parten inte har inspekterat godset och före utfärdandet av transportdokumentet saknade kunskap om innehållet i containern eller fordonet, samt för uppgifter enligt 60 § första stycket 4 om varken transportören eller den utförande parten har vägt containern eller fordonet och någon överenskommelse mellan avsändaren och transportören om att containern eller fordonet skulle vägas och att vikten skulle anges i transportupplysningarna inte träffades före transporten, eller det saknades rimlig möjlighet att kontrollera vikten. Förbehåll för uppgifter enligt 60 § första stycket 4 ska vara skriftligt.

Avlämnas godset för transport på annat sätt än i en sluten container eller i ett slutet fordon, och har transportören inte haft någon rimlig möjlighet att kontrollera de uppgifter som anges i 60 § första stycket 1–4, får transportören göra förbehåll för uppgifterna. Detsamma gäller om godset avlämnas för transport i en sluten container eller i ett slutet fordon, och transportören eller den utförande parten har inspekterat godset men inte haft någon rimlig möjlighet att kontrollera uppgifterna.

Paragrafen reglerar när transportören ska, respektive får, göra anmärkningar i transportupplysningarna. Paragrafen bygger på artikel 40 i Rotterdamreglerna. Den motsvarar nuvarande 13 kap. 48 § andra meningen.

Paragrafen relaterar till de uppgifter som transportupplysningarna ska innehålla enligt 60 § första stycket 1–4. Gemensamt för dessa uppgifter är att de ska lämnas av avsändaren (se 48 § första stycket).

Regleringen i paragrafen har betydelse för bl.a. transportupplysningarnas bevisverkan enligt 65 § och transportörens ansvar för vilseledande uppgifter enligt 67 §. I 65 § första stycket uppställs en presumtion om att transportupplysningarna är riktiga. Transportdokumentet gäller som bevis om att transportören har mottagit godset såsom det har beskrivits i transportupplysningarna, om inte annat visas eller transportören har gjort förbehåll för uppgifternas riktighet.

Enligt *första stycket* ska transportören göra förbehåll för uppgifter som anges i 60 § första stycket 1–4 när transportören har skälig anledning att anta att uppgifterna är felaktiga eller missvisande. Bestämmelsen är tillämplig oavsett om godset transporteras i en sluten container/fordon eller på något annat sätt.

Andra stycket behandlar transportörens rätt att göra förbehåll när godset avlämnas för transport i en sluten container eller i ett slutet fordon. Förutsättningarna för förbehåll skiljer sig åt beroende på vilka uppgifter det är fråga om. Transportören får göra förbehåll för uppgifter om godsets art, nödvändiga märken för att identifiera godset och antal kolli eller enheter samt godsets kvantitet (60 § första stycket 1–3) om transportören eller den utförande parten inte har inspekterat godset och före utfärdandet av transportdokumentet saknar kunskap om innehållet i containern eller fordonet. Transportören får göra förbehåll för uppgifter om godsets vikt (60 § första stycket 4) om någon överenskommelse mellan avsändaren och transportören om att containern eller fordonet skulle vägas och att vikten

skulle anges i transportupplysningarna inte träffades före transporten. Förbehåll för godsets vikt får även lämnas om det saknades rimlig möjlighet att kontrollera vikten. Vid rimlighetsbedömningen ska praktiska och kommersiella omständigheter vägas in.

Med fordon avses både fordon för transport på väg och fordon för transport på järnväg (se artikel 1.27 i Rotterdamreglerna).

Förbehåll för uppgifter om godsets vikt ska vara skriftligt. Skriftlighetskravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Tredje stycket behandlar transportörens rätt att göra förbehåll för uppgifter enligt 60 § första stycket 1–4 när transportören inte har haft någon rimlig möjlighet att kontrollera uppgifterna. Sådant förbehåll får göras om godset avlämnas för transport på annat sätt än i en sluten container eller i ett slutet fordon. Förbehåll får även göras när godset avlämnats för transport i en sluten container eller i ett slutet fordon och transportören eller den utförande parten faktiskt inspekterat godset. Vid rimlighetsbedömningen ska, på motsvarande sätt som i andra stycket, praktiska och kommersiella omständigheter vägas in.

Undertecknande av transportdokumentet

63 § Transportdokumentet ska undertecknas av transportören eller en person som handlar på transportörens vägnar.

Ett elektroniskt transportdokument ska undertecknas genom en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen.

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om undertecknande av transportdokumentet. Första och andra styckena bygger på artikel 38 i Rotterdamreglerna. Tredje stycket saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Första stycket motsvarar nuvarande 13 kap. 46 § tredje

stycket. Andra stycket saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Tredje stycket bygger på nuvarande 13 kap. 45 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 254).

Första stycket föreskriver att transportdokumentet ska undertecknas av transportören eller en person som handlar på transportörens vägnar. Det kan vara fråga om ett undertecknande för hand eller en elektronisk underskrift.

Andra stycket innehåller bestämmelser om undertecknande av elektroniska transportdokument. I Rotterdamreglerna anges att den elektroniska underskriften ”shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier’s authorization of the electronic transport record”. Av Rotterdamreglerna framgår inte närmare vad ett elektroniskt undertecknande ska bestå i. Frågan har överlämnats till nationell rätt (se UNCITRAL A/CN.9/576 p. 202 och 203).

Sedan den 1 juli 2016 är EU:s förordning om elektronisk identifiering³ tillämplig i dess materiella delar. Förordningen innehåller bestämmelser om bl.a. elektroniska underskrifter. För en närmare beskrivning av förordningen hänvisas till prop. 2015/16:72.

Utredningen har bedömt att det mest lämpliga är att knyta undertecknande av elektroniska transportdokument till bestämmelser i EU-förordningen. Ett elektroniskt transportdokument ska undertecknas genom en s.k. avancerad elektronisk underskrift. En avancerad elektronisk underskrift ska uppfylla de krav som anges i artikel 26 i förordningen. Kraven utgörs bl.a. av att underskriften ska vara unikt knuten till undertecknaren och att undertecknaren ska kunna identifieras genom den.

Tredje stycket klargör att transportören är part i transportavtalet även om befälhavaren undertecknat transportdokumentet. Övervägandena för att vidareföra bestämmelsen finns i avsnitt 11.3. I förhållande till nuvarande 13 kap. 45 § ändras konossement till transportdokument. Därutöver görs en redaktionell ändring. Någon ändring i sak är inte avsedd. Bestämmelsen är inte avsedd att tillämpas analogt på andra transportslag än sjötransport. Om transportupplysningarna saknar uppgift om vem som är transportör men anger att

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG.

godset har lastats ombord på ett namngivet fartyg, ska den registrerade ägaren av fartyget anses vara transportör (se 64 § andra stycket).

Transportörens identitet

64 § Om en transportör är namngiven i transportupplysningarna gäller den uppgiften framför varje annan uppgift i transportdokumentet som avser transportörens identitet.

Om transportupplysningarna saknar uppgift om vem som är transportör, men anger att godset har lastats ombord på ett namngivet fartyg, ska den registrerade ägaren av fartyget anses vara transportör.

Andra stycket gäller inte om fartygsägaren identifierar transportören eller visar att fartyget omfattades av skeppslegoavtal vid tidpunkten för transporten och identifierar skeppslegobefraktaren. I sistnämnda fall ska skeppslegobefraktaren anses vara transportör, om inte skeppslegobefraktaren identifierar transportören.

Paragrafen innehåller bestämmelser om vem som är att anse som transportör. Den syftar till att ange ett ansvarssubjekt när det annars skulle vara oklart vem som är transportör. Paragrafen bygger på artikel 37 i Rotterdamreglerna och saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket förhindrar att den kontraherande transportören döljer sig bakom en s.k. Identity of Carrier (IoC)-klausul i transportdokumentet. I stället förblir den transportör som anges i transportupplysningarna ansvarssubjekt.

Andra stycket är tillämpligt om transportupplysningarna saknar uppgift om vem som är transportör, men anger att godset har lastats ombord på ett namngivet fartyg. I sådant fall ska den registrerade ägaren av fartyget anses vara transportör.

Tredje stycket innehåller bestämmelser som bryter presumtionen i andra stycket. Fartygsägaren anses inte som transportör om fartygsägaren identifierar transportören. Stycket innehåller även presumtionsbrytande bestämmelser när skeppslegoavtal (även kallat bareboat eller demise charter) har ingåtts. Ett skeppslegoavtal är en form av leasingavtal som inte har reglerats i lag. Avtalet tjänar antingen som tillfällig överlåtelse av användningen av ett befintligt fartyg eller som finansieringsform för ett nytt. Vid den förra formen övertar leasetagaren driften av fartyget under avtalsperioden och det är i princip leasetagaren som tillsätter befälhavare och besättning.

Om den registrerade ägaren identifierar skeppslegobefraktaren ska skeppslegobefraktaren anses vara transportör. Skeppslegobefraktaren kan i sin tur bryta transportörspresumtionen genom att identifiera transportören. I identifieringen av såväl transportören som skeppslegobefraktaren ingår att den identifierades adress ska anges (se artikel 37 i Rotterdamreglerna).

Det ska uppmärksammas att paragrafen givetvis inte hindrar den skadelidande från att väcka talan mot annan än de subjekt som utpekats i bestämmelsen. Detta följer av allmänna processrättsliga principer och behöver inte anges uttryckligen i paragrafen.

Transportupplysningarnas bevisverkan

65 § Transportdokumentet gäller som bevis om att transportören har mottagit godset såsom det har beskrivits i transportupplysningarna, om inte annat visas eller förbehåll har gjorts enligt 62 §.

Motbevisning från transportörens sida beträffande beskrivningen av godset i transportupplysningarna är inte tillåten om transportupplysningarna är intagna i ett negotiabelt transportdokument och dokumentet har överlåtits till en tredje man som i god tro förlitat sig på att transportupplysningarna är riktiga.

Vad som föreskrivs i andra stycket gäller även om transportupplysningarna är intagna i ett transportdokument som inte är negotiabelt, men som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, och dokumentet är överlåtet till en mottagare som i god tro förlitat sig på att transportupplysningarna är riktiga. För övriga transportdokument som inte är negotiabla gäller att motbevisning från transportörens sida inte är tillåten mot en mottagare som i god tro förlitat sig på någon av följande transportupplysningar i dokumentet;

1. transportupplysningar som avses i 60 § första stycket 1–4, när upplysningarna har lämnats av transportören,
2. antal, typ och identifikationsnummer på containrarna, eller
3. transportupplysningar som avses i 60 § första stycket 5–7.

Paragrafen anger vilken bevisverkan transportupplysningarna har. Paragrafen innehåller även bestämmelser som skär av transportören från möjligheten att föra motbevisning beträffande beskrivningen av godset i transportupplysningarna. Paragrafen bygger på artikel 41 i Rotterdamreglerna och motsvarar nuvarande 13 kap. 49 § första stycket första meningen och tredje stycket.

Första stycket ställer upp en presumtion om att transportupplysningarna är riktiga. Transportdokumentet gäller som bevis om att transportören har mottagit godset såsom det har beskrivits i transportupplysningarna, om inte annat visas eller transportören har gjort förbehåll enligt 62 §.

Enligt *andra stycket* är transportören förhindrad från att föra motbevisning om transportupplysningarnas riktighet när ett negotiabelt transportdokumentet har överlåtits till en tredje man som är i god tro i förhållande till de i dokumentet angivna transportupplysningarna. Med tredje man avses annan innehavare av transportdokumentet än den som dokumentet ursprungligen ställdes ut till.

Tredje stycket innehåller bevisregler vid bruk av transportdokument som inte är negotiabla. Reglerna skiljer sig åt beroende på om transportdokumentet anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut eller inte. I det förstnämnda fallet är det typiskt sätt fråga om rektadokument, dvs. inlösendokument med en namngiven mottagare som inte innehåller en orderklausul. För sådana dokument gäller samma regler som för ett negotiabelt transportdokument, dock med den skillnaden att det är mottagaren som ska ha förvärvat dokumentet och vara i god tro. I det andra fallet är det typiskt sett fråga om sjöfraktsedlar. För sådana dokument gäller att motbevisning från transportörens sida inte är tillåten mot en mottagare som i god tro förlitat sig på någon av de transportupplysningar som räknas upp i de tre punkterna.

Första punkten omfattar sådana transportupplysningar som avses i 60 § första stycket 1–4, dock under förutsättning att upplysningarna har lämnats av transportören. Det är fråga om uppgifter om godsets art, nödvändiga märken för att identifiera godset, antal kolli, enheter eller godsets kvantitet samt godsets vikt.

Andra punkten omfattar vissa uppgifter beträffande containrar.

Tredje punkten hänvisar till de transportupplysningar som avses i 60 § första stycket 5–7, dvs. uppgifter om godsets synliga tillstånd vid tidpunkten då transportören eller den utförande parten mottog godset för transport, transportörens namn och adress, samt datum då transportören eller den utförande parten mottog godset, eller då godset lastades ombord på fartyget, eller då transportdokumentet utfärdades. Genom hänvisningen till 60 § första stycket 5 behandlas den praktiskt viktiga situationen att fartygets befälhavare har förbi-sett att göra en anmärkning om godsets synliga tillstånd.

Gemensamt för de transportupplysningar som anges i 60 § första stycket 5–7 är att de ska lämnas av transportören. Utöver de transportupplysningar som anges i 60 § första stycket 5–7 hänvisar artikel 41 även till de transportupplysningar som anges i 60 § första stycket 8, dvs. uppgifter om antal originalexemplar av transportdokumentet under förutsättning att transportdokumentet är negotiabelt och att mer än ett original har utfärdats. Även den transportupplysningen ska lämnas av transportören. Hänvisningen är emellertid överflödigt eftersom 60 § första stycket 8 endast gäller om transportdokumentet är negotiabelt. Hänvisningen har därför inte tagits in i lagtexten.

Förskottsbetald frakt

66 § Innehåller transportupplysningarna uttrycket ”förskottsbetald frakt” eller liknande, får inte transportören gentemot innehavaren eller mottagaren göra gällande att frakten inte är betald. Detta gäller dock inte om innehavaren eller mottagaren är densamma som avsändaren.

Paragrafen anger betydelsen av att transportupplysningarna innehåller en anteckning om att frakten är förbetald. Den bygger på artikel 42 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 49 § andra stycket.

Enligt paragrafen får inte transportören gentemot innehavaren eller mottagaren göra gällande att frakten inte är betald om transportupplysningarna innehåller en anteckning om att frakten är förbetald (jfr bestämmelserna i 65 § om transportupplysningarnas bevisverkan och förbud mot motbevisning). Bestämmelsen omfattar både betalningskrav som riktas direkt mot innehavaren eller mottagaren och retentionsrätt i godset till säkerhet för betalningskrav (se UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.62 p. 59).

En anteckning om att frakten är förbetald har ingen verkan om innehavaren eller mottagaren också är avsändare. Eftersom avsändaren är transportörens motpart kommer avsändaren vara den som har underlåtit att betala den enligt anteckningen förbetalda frakten.

Ansvar för vilseledande uppgifter

67 § Lider tredje man skada genom att lösa in ett transportdokument i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig för skadan om han eller hon insåg eller borde ha insett att transportupplysningarna var vilseledande för tredje man. Transportören har inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel om transportören inte har gjort vad som är möjligt för att hindra att skadan uppstod.

Paragrafen innehåller regler om transportörens ”rena” eller ”äkta” uppgiftsansvar och bygger på nuvarande 13 kap. 50 § första stycket (jfr prop. 1993/94:195 s. 257). I förhållande till nuvarande 13 kap. 50 § första stycket ändras utformningen av bestämmelserna. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Övervägandena finns i avsnitt 11.3.

Enligt gällande rätt är ansvaret för vilseledande uppgifter obegränsat (se nuvarande 13 kap. 50 § första stycket andra meningen). Så är inte fallet enligt Rotterdamreglerna. Transportörens ansvar enligt konventionen är begränsat enligt reglerna i artikel 59. Såvida inte rätten till ansvarsbegränsning går förlorad enligt artikel 61 medför inte felaktiga uppgifter i sig ett obegränsat ansvar för transportören. Emellertid kan en skyldighet som inte grundar sig på Rotterdamreglerna sanktioneras med obegränsat ansvar. Detta är bakgrunden till att det i den föreslagna paragrafens andra mening anges att rätten till ansvarsbegränsning faller bort när transportören i tillägg till att ha åsidosatt sina skyldigheter enligt första meningen ”inte har gjort vad som är möjligt för att hindra att skadan uppstod”. Skyldigheten att hindra att tredje man drabbas av skada grundar sig inte på Rotterdamreglerna. Därmed finns det inte heller något hinder mot att i nationella regler sanktionera ett åsidosättande av denna skyldighet med ett obegränsat ansvar.

Den som kräver ersättning kan välja mellan att utgå från regleringen i 65 § eller regleringen i den nu aktuella paragrafen. Regleringen i den nu aktuella paragrafen skyddar den som förvärvar rättigheterna enligt dokumentet i tron att de felaktiga uppgifterna var riktiga. Vid tillämpning av 65 § beräknas ersättningen med utgångspunkt i godset så som det har beskrivits i transportupplysningarna. Om den skadelidande i stället stödjer sig på regleringen i den nu aktuella paragrafen ska ersättningen beräknas med utgångspunkt i att den skadelidande aldrig hade förvärvat transportdokumentet.

Vilken av paragraferna som är mest förmånlig för den skadelidande varierar beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Regleringen i 65 § bör typiskt sett återopas när godset är felaktigt beskrivet, medan denna paragraf typiskt sett bör återopas när transportdokumentet är feldaterat eller när fel lastningshamn har angivits.

En förutsättning för att ansvar ska inträda är att transportören har brutit i sin omsorgsplikt enligt 62 § genom att inte ha anmärkt i transportdokumentet att transportupplysningarna kunde vara felaktiga. Vidare krävs att transportören insåg eller borde ha insett att transportupplysningarna var vilseledande för tredje man. Kravet på insikt kan få självständig betydelse om transportören inte hade för avsikt att omsätta dokumentet till tredje man.

Av paragrafens andra mening framgår att transportören inte har rätt till ansvarsbegränsning om transportören inte gör vad som är möjligt för att hindra att skada uppstår på grund av de vilseledande uppgifterna. I kravet på att transportören ska göra vad som är möjligt ligger att alla kända parter som kan lida skada ska varslas i tid, t.ex. avsändare, mottagare och dokumentinnehavare. Det saknar betydelse om parterna är angivna i transportdokumentet. Alternativt kan skadan förhindras genom att felet rättas.

Det kan inträffa att det inte är möjligt för transportören att varsla alla parter eller att rätta felet på grund av att de involverade inte vill medverka. I en sådan situation är kravet för obegränsat ansvar inte uppfyllt. Det är dock inte tillräckligt att det är kostsamt eller betungande för transportören att hindra skadan.

Transportörens skyldighet att hindra skadan inträder i samma stund som transportdokumentet ställs ut. Åtgärder för att hindra skadan bör därför påbörjas så snart som möjligt.

Regressavtal

68 § Om godset inte motsvarar uppgifterna i transportdokumentet, är transportören på mottagarens begäran skyldig att uppge om avlastaren eller avsändaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

Paragrafen överensstämmer med nuvarande 13 kap. 50 § andra stycket (jfr prop. 1993/94:195 s. 257). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Övervägandena finns i avsnitt 11.3.

Paragrafen innehåller regler om avgivna indemnitetsförklaringar (s.k. back letters). Den lägger en skyldighet på transportören att på mottagarens begäran upplysa om indemnitetsförklaringar. Skyldigheten syftar till att skydda mottagaren och kan vara betydelsefull vid en bedömning om transportören har fullgjort sin undersöknings- och upplysningsplikt. Om indemnitetsförklaringen inte lämnas av avsändaren lämnas den i praktiken av avlastaren. Avlastare omfattas dock inte av någon definition.

Utlämnande av godset

Utlämnande när ett negotiabelt transportdokument har utfärdats

69 § Innehavaren av ett negotiabelt transportdokument har rätt att få godset utlämnat till sig. Transportören ska lämna ut godset mot att innehavaren överlämnar transportdokumentet och, om dokumentet är ställt till order och innehavaren är angiven i det som avsändare, mottagare eller den person till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endorserat), identifierar sig som en av dessa personer. Om transportdokumentet är utfärdat i elektronisk form får utlämnande bara ske efter att innehavaren har visat att han eller hon, i enlighet med villkor enligt 58 § andra stycket 3, är behörig innehavare. Om villkoren för utlämnande enligt detta stycke inte är uppfyllda ska transportören vägra lämna ut godset.

Om mer än ett original av transportdokumentet har utfärdats är överlämnande av ett original tillräckligt. Genom överlämnandet förlorar de andra originalen sin giltighet.

Paragrafen reglerar utlämnande av godset när ett negotiabelt transportdokument har utfärdats. Den bygger på artikel 47.1 i Rotterdamreglerna. Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 52 §.

Första stycket anger inledningsvis att innehavaren av transportdokumentet har rätt att få godset utlämnat till sig. Därefter anges de närmare villkoren för att godset ska lämnas ut. Utlämnande av godset får bara ske om dokumentet överlämnas. Om dokumentet är ställt till order och innehavaren är angiven i det som avsändare, mottagare eller den person till vilket dokumentet är endosserat krävs dessutom att innehavaren identifierar sig som en av dessa personer,

jfr definitionen av innehavare i artikel 1.10 (a) (i) Rotterdamreglerna. Det är tillräckligt att identifieringen består i att den som begär utlämnande av godset visar att han eller hon är någon av dem som anges i dokumentet. I Rotterdamreglerna används uttrycket ”properly identifying”. Om transportdokumentet är elektroniskt gäller att innehavaren ska visa att han eller hon är innehavare i enlighet med de villkor som utfärdats enligt 58 § andra stycket 3. Av naturliga skäl kan inte något fysiskt dokument överlämnas när dokumentet är elektroniskt. Om villkoren i första stycket inte är uppfyllda ska transportören vägra lämna ut godset.

Godset ska lämnas ut inom den tid och på den plats som anges i transportavtalet. I Rotterdamreglerna anges detta uttryckligen, se artikel 47.1 (a) som hänvisar till artikel 43. Om tid och plats inte har avtalats ska godset lämnas ut inom den tid och på den plats då utlämnande av godset rimligen kan förväntas med hänsyn till villkoren i avtalet, sedvänja, handelsbruk, branschpraxis och omständigheterna kring transporten (jfr 72 § första stycket). Även detta anges i Rotterdamreglerna (se artikel 43).

Andra stycket reglerar vilken verkan ett utlämnande av godset har i förhållande till utestående transportdokument. Om mer än ett original av transportdokumentet har utfärdats räcker det med att ett original överlämnas. Övriga original förlorar samtidigt sin giltighet. Enligt 60 § första stycket 8 ska transportupplysningarna innehålla uppgifter om antal originaldokument när mer än ett original har utfärdats. Har något antal inte angetts kan det leda till att innehavaren utgår från att bara ett original har utfärdats.

Om transportdokumentet är elektroniskt gäller vad som föreskrivs i enlighet med villkor enligt 58 § andra stycket.

Utlämnande när transportdokumentet inte är negotiabelt, men anger att dokumentet ska överlämnas för att godset ska lämnas ut

70 § Om transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, ska transportören lämna ut godset till mottagaren efter att mottagaren identifierat sig och överlämnat transportdokumentet. Transportören får vägra att lämna ut godset om den som påstår sig vara mottagare inte identifierar sig som behörig mottagare. Transportören ska vägra att lämna ut godset om transportdokumentet inte överlämnas.

Om mer än ett original av transportdokumentet har utfärdats är överlämnande av ett original tillräckligt. Genom överlämnandet förlorar övriga original sin giltighet.

Paragrafen reglerar utlämnande av godset i de fall transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att dokumentet ska överlämnas för att godset ska lämnas ut. Sådana transportdokument kallas även för rektadokument. Dokumentet utgörs av ett inlösendokument med en namngiven mottagare som inte innehåller en orderklausul. Paragrafen bygger på artikel 46 (a) i Rotterdamreglerna. Den saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Eftersom det är fråga om ett inlösendokument föreskrivs i *första stycket* att transportören ska vägra lämna ut godset om transportdokumentet inte överlämnas. Transportören får vägra att lämna ut godset om mottagaren inte identifierar sig som behörig mottagare. Det är tillräckligt att identifieringen består i att den som begär utlämnande av godset visar att han eller hon är den som anges som mottagare i transportupplysningarna. I Rotterdamreglerna används uttrycket "properly identify".

Godset ska lämnas ut inom den tid och på den plats som anges i transportavtalet. Se kommentaren till 69 § beträffande den situationen att tid och plats inte har avtalats.

Andra stycket reglerar den situationen att flera original har utfärdats. I sådant fall räcker det med att ett original överlämnas. Övriga original förlorar samtidigt sin giltighet.

Utlämnande i andra fall

71 § Om varken ett negotiabelt transportdokumentet eller ett transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut har utfärdats ska transportören lämna ut godset till mottagaren. Transportören får vägra lämna ut godset om den som påstår sig vara mottagare inte identifierar sig som behörig mottagare.

Om mottagarens namn och adress saknas i transportupplysningarna ska den som är förfogandeberättigad lämna dessa uppgifter till transportören senast vid godsets ankomst till destinationsorten.

Paragrafen reglerar utlämnande av godset när transportdokumentet varken anger att dokumentet måste överlämnas för att godset ska lämnas ut eller är negotiabelt. Paragrafen är även tillämplig när inget

transportdokument alls har utfärdats. Den bygger på artikel 45 (a) och (b) i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. (jfr dock nuvarande 13 kap. 58 §).

Första stycket anger att godset ska lämnas ut till mottagaren. Transportören får vägra att lämna ut godset om mottagaren inte identifierar sig som behörig mottagare. En liknande regel finns i 70 § första stycket, se kommentaren till den paragrafen.

Godset ska lämnas ut inom den tid och på den plats som anges i transportavtalet (se kommentaren till 69 § första stycket).

Andra stycket innehåller en bestämmelse som syftar till att förhindra att utlämnandet blir försenat på grund av att transportören inte vet till vem godset ska lämnas ut. Om mottagaren inte framgår av transportupplysningarna ska den förfogandeberättigade senast vid godsets ankomst lämna upplysningar till transportören om mottagaren. Avsändaren kommer att vara den som är förfogandeberättigad såvida inte förfoganderätten har överförts till annan eller avsändaren i samband med att transportavtalet ingicks angav mottagaren, avsändaren enligt dokument eller annan som den förfogandeberättigade (se 87 § andra stycket).

Skyldighet att ta emot godset

72 § När godset har anlant till destinationsorten och mottagaren begärt det utlämnat enligt transportavtalet ska mottagaren ta emot godset inom den tid och på den plats som överenskommit i transportavtalet eller, om detta inte har avtalats, inom den tid och på den plats då utlämnande av godset rimligen kan förväntas med hänsyn till villkoren i avtalet, sedvänja, handelsbruk, branschpraxis och omständigheterna kring transporten.

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

På begäran av transportören eller den utförande part som lämnar ut godset, ska mottagaren skriftligen bekräfta mottagandet av godset enligt vad som är brukligt på utlämningsplatsen. Om mottagaren inte bekräftar mottagandet får transportören vägra att lämna ut godset.

Paragrafen anger när mottagaren är skyldig att ta emot godset. Första stycket bygger på artikel 43 i Rotterdamreglerna och motsvarar nuvarande 13 kap. 18 § första stycket. Andra stycket är vidare-

fört från nuvarande 13 kap. 18 § andra stycket och saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Tredje stycket bygger på artikel 44 i Rotterdamreglerna och motsvarar nuvarande 13 kap. 54 §.

Enligt *första stycket* krävs att mottagaren har begärt utlämnande av godset för att mottagaren ska bli skyldig att ta emot det. Om någon mottagare inte anmäler sig är transportören hänvisad till att antingen vidta åtgärder med godset enligt 80 § eller inhämta anvisningar beträffande godsets utlämnande enligt bestämmelserna i 73 och 74 §§.

Mottagaren ska ta emot godset inom den tid och på den plats som överenskommits i transportavtalet. Om mottagaren inte tar emot godset inom angiven tid riskerar transportören att drabbas av kostnader. Transportören har i sådant fall möjlighet att rikta ersättningsanspråk mot en mottagare som har begärt att godset ska lämnas ut. Sådana ersättningsanspråk torde främst bli aktuella i linjefart där transportören normalt inte har någon avtalsrättslig grund för att rikta krav mot avsändaren. Vid certepartifart förhåller det sig annorlunda eftersom dröjsmål med att ta emot godset i de flesta fall ingår i transportörens (bortfraktarens) krav på demurrage (kostnader för överliggetid) mot befraktaren.

Andra stycket anger att den som är behörig att ta emot godset har rätt att besiktiga det före mottagandet (jfr prop. 1993/94:195 s. 231).

Tredje stycket anger att mottagaren är skyldig att bekräfta att godset har tagits emot. Transportören behöver inte lämna ut godset om inte mottagaren bekräftar mottagandet. Bekräftelsen ska vara skriftlig. Skriftlighetskravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Utlämnande efter anvisning

73 § Transportören har rätt att vända sig till avsändaren för att inhämta anvisningar avseende utlämnande av godset när ett negotiabelt transportdokument som uttryckligen anger att godset får lämnas ut utan överlämnande av dokumentet har utfärdats och godset inte kan lämnas ut på grund av att

1. innehavaren, efter att ha mottagit meddelande om godsets ankomst, inte har tagit emot godset inom den tid som anges i 72 § första stycket,

2. den som, när dokumentet är ställt till order, påstår sig vara innehavare inte kan identifiera sig som i dokumentet angiven avsändare, mottagare eller den till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endosserat), eller

3. transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa innehavaren.

Transportörens rätt att vända sig till avsändaren enligt första stycket 1 och 3 gäller även när transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, dock med den skillnaden att i stället för innehavaren avses mottagaren. Vid användning av sådant dokument gäller även att transportören har rätt att vända sig till avsändaren om den som påstår sig vara mottagare inte överlämnar dokumentet eller inte kan identifiera sig som mottagare.

Vad som föreskrivs i andra stycket gäller även när varken ett negotiabelt transportdokument eller ett transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut har utfärdats, dock med den skillnaden att transportören har rätt att vända sig till den som är förfogandeberättigad i stället för avsändaren och med det undantaget att transportören inte har rätt att inhämta anvisningar på grund av att mottagaren, för det fall ett transportdokument har utfärdats, inte överlämnar dokumentet.

Paragrafen reglerar utlämnande av godset efter anvisning. Första stycket bygger på artikel 47.2 (a) (i), (ii) och (iii) första meningen i Rotterdamreglerna. Andra stycket bygger på artikel 46 (b) (i), (ii) och (iii) första meningen. Tredje stycket bygger på artikel 45 (c) (i), (ii) och (iii) första meningen. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Paragrafen ger transportören rätt att inhämta anvisningar avseende utlämnande av godset. Om villkoren i 80 § är uppfyllda kan transportören dock välja att vidta åtgärder med godset med stöd av den paragrafen i stället för att inhämta anvisningar.

Första stycket reglerar utlämnande när ett negotiabelt transportdokument anger att godset får lämnas ut utan överlämnande av dokumentet. Bestämmelserna i första stycket ska ses mot bakgrund av att när ett negotiabelt transportdokument har utställts är det inte alltid som dokumentet finns till hands när godset ska lämnas ut. Det kan t.ex. vara fråga om att det uppstått en fördröjning i dokumenthanteringen.

En förutsättning för att första stycket ska bli tillämplig är att transportdokumentet uttryckligen anger att godset får lämnas ut utan att dokumentet överlämnas. Detta ska inte tolkas på så sätt att

paragrafen indirekt skulle öppna upp för en användning av negotiabila transportdokument utan legitimationsfunktion. Det är grundläggande för legitimationsfunktionen att dokumentet ska visas upp och överlämnas för att godset ska erhållas och legitimationsfunktionen utgör grunden för det negotiabila dokumentet. Syftet med bestämmelserna är att tillhandahålla en lösning för situationer när transportdokumentet inte är tillgängligt.

En förutsättning för att transportören ska få vända sig till avsändaren är att förutsättningarna i någon av de tre punkterna är uppfyllda.

Första punkten behandlar den situationen att innehavaren inte tar emot godset inom den tid som anges i 72 § första stycket. Med detta avses att mottagaren inte vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att rent faktiskt motta godset inom tidsfristen. Det bör uppmärksammas att det är skillnad mellan att ta emot godset enligt denna punkt och att begära utlämnande enligt 72 § första stycket. När utlämnande begärs enligt 72 § första stycket innebär det att en frist för att ta emot godset påbörjas. Skillnaden återspeglas i Rotterdamreglerna på så sätt att uttrycket "demands delivery" används i artikel 43 (72 § första stycket) och "claims delivery" i denna bestämmelse.

Andra punkten behandlar den situationen att innehavaren, när transportdokumentet är ställt till order, inte kan identifiera sig som avsändare, mottagare eller den person till vilket dokumentet är endosserat. En sådan person ska vara angiven i dokumentet, jfr definitionen av innehavare i artikel 1.10 (a) (i) Rotterdamreglerna. En tillräcklig identifiering kan bestå i att innehavaren visar att han eller hon är avsändaren, mottagaren eller den person till vilket dokumentet är endosserat. I Rotterdamreglerna används uttrycket "properly identify".

Tredje punkten behandlar det fallet att transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa innehavaren. Transportören ska ha försökt anträffa innehavaren men misslyckats. Vad som i övrigt avses med rimliga ansträngningar får bedömas med utgångspunkt i det enskilda fallet.

Andra stycket är tillämpligt när transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut. Har ett sådant dokument utfärdats får transportören vända sig till avsändaren i de fall som anges i första stycket 1 och 3, dock med den skillnaden att i stället för innehavaren avses mottagaren.

Eftersom transportören ska vägra lämna ut godset om transportdokumentet inte överlämnas har transportören rätt att vända sig till avsändaren även när den som påstår sig vara mottagare inte överlämnar dokumentet eller inte identifierar sig som mottagare. En tillräcklig identifiering kan bestå i att den som påstår sig vara mottagare visar att han eller hon är mottagaren. I Rotterdamreglerna används uttrycket ”properly identify”.

Tredje stycket är tillämpligt när varken ett negotiabelt transportdokument eller ett transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut har utfärdats. I dessa fall har transportören rätt att vända sig till den som är förfogandeberättigad. I övrigt gäller vad som föreskrivs i andra stycket, dock med det undantaget att transportören inte har rätt att inhämta anvisningar på grund av att mottagaren, för det fall ett transportdokument har utfärdats, inte överlämnar dokumentet.

Anvisning vid oanträffbarhet

74 § När 73 § första eller andra stycket är tillämpligt och transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa avsändaren får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument för att inhämta anvisningarna.

När 73 § tredje stycket är tillämpligt och transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa den förfogandeberättigade, får transportören vända sig till avsändaren för att inhämta anvisningarna. Om transportören efter rimliga ansträngningar inte heller kan anträffa avsändaren, får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument för att inhämta motsvarande anvisningar.

Paragrafen reglerar den situationen att någon av bestämmelserna i 73 § är tillämpliga och transportören inte kan anträffa avsändaren respektive den förfogandeberättigade. Första stycket bygger på delar av artikel 46 (b) (iii) och 47.2 (a) (iii) i Rotterdamreglerna. Andra stycket bygger på del av artikel 45 (c) (iii). Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket ger transportören möjlighet att hämta in anvisningar genom att vända sig till avsändaren enligt dokument i stället för avsändaren. En förutsättning för detta är att transportören efter rimliga ansträngningar inte har kunnat anträffa avsändaren. Transportören ska ha försökt anträffa avsändaren men misslyckats. Vad

som i övrigt avses med rimliga ansträngningar får bedömas med utgångspunkt i det enskilda fallet.

Andra stycket ger transportören möjlighet att vända sig till avsändaren i stället för den förfogandeberättigade. Om transportören inte kan anträffa avsändaren får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument. Beträffande innebörden av rimliga ansträngningar hänvisas till kommentaren till första stycket.

Verkan av utlämnande efter anvisning

75 § Utlämnande av godset enligt 73 eller 74 §§ sker med befriande verkan för transportören.

Paragrafen anger att utlämnande av godset efter anvisning sker med befriande verkan för transportören. Den bygger av artikel 45 (d), 46 (c) och 47.2 (b) i Rotterdammreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Utlämnande av godset enligt 73 eller 74 §§ innebär att transportören uppfyllt sin utlämnandeförpliktelse. Transportörens övriga skyldigheter enligt transportavtalet, t.ex. ansvar för skada på godset, kvarstår dock.

Förvärv av rättigheter efter att godset har lämnats ut enligt anvisning

76 § Den som blir innehavare av ett negotiabelt transportdokument efter att transportören har lämnat ut godset i enlighet med 73 § första stycket eller 74 § första stycket förvärvar, med undantag för rätten att kräva ut ansvar för felaktigt utlämnande, de rättigheter i förhållande till transportören som framgår av transportavtalet, om rättshandlingen som låg till grund för innehavet företogs före det att godset lämnades ut.

Den som blir innehavare av ett negotiabelt transportdokument efter sådant utlämnande som anges i första stycket förvärvar emellertid de rättigheter som följer av transportdokumentet, om han eller hon inte rimligen kunde ha haft kännedom om utlämnandet vid tidpunkten när han eller hon blev innehavare.

Om transportupplysningarna anger den förväntade ankomsttiden för godset ska innehavaren anses ha haft kännedom om utlämnandet av godset vid den tidpunkt han eller hon blev innehavare. Detsamma gäller om transportupplysningarna anger hur information inhämtas i fråga om godset har lämnats ut eller inte.

Paragrafen reglerar rättsställningen för den som blir innehavare av ett negotiabelt transportdokument efter att godset har lämnats ut enligt anvisning. Den bygger på artikel 47.2 (d) och (e) i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket behandlar den situationen att det i förhållande till godset föreligger en försening i överlåtelsen av transportdokumentet. I dessa fall ger inte det negotiabla transportdokumentet innehavaren rätt att kräva ut ansvar för felaktigt utlämnande. Under förutsättning att den rättshandling som låg till grund för innehavet företogs före utlämnandet kvarstår dock de rättigheter som i övrigt följer av transportavtalet, t.ex. rätt till ersättning för skadat gods. Vad som avses men rättshandling ska tolkas brett. I Rotterdamreglerna används uttrycket ”contractual or other arrangements”.

Andra stycket reglerar godtrosförvärv av ett negotiabelt transportdokument. Om innehavaren inte rimligen kunde ha haft kännedom om utlämnandet när han eller hon blev innehavare förvärvas de rättigheter som följer av transportdokumentet, vilket även omfattar rätten att kräva ut ansvar för felaktigt utlämnande.

Tredje stycket reglerar det fallet att transportupplysningarna anger den förväntade ankomsttiden för godset eller anger hur information inhämtas i fråga om godset har lämnats ut eller inte. I sådant fall presumeras innehavaren ha haft kännedom om utlämnandet av godset vid den tidpunkt han eller hon blev innehavare. Presumtionen bör ses som ett incitament för transportören att ange dessa uppgifter i transportupplysningarna.

Skyldighet att hålla transportören skadelös

77 § Den som ger anvisningar enligt 73 § första stycket eller 74 § första stycket ska hålla transportören skadelös för förlust till följd av att transportören hålls ansvarig gentemot innehavaren enligt 76 § andra stycket.

Transportören får vägra att följa anvisningarna om den som ger anvisningar inte ställer erforderlig säkerhet för krav som kan komma att riktas mot transportören enligt 76 § andra stycket.

Paragrafen reglerar den situationen att krav framställs mot transportören enligt 76 § andra stycket. Den bygger på artikel 47.2 (c) i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

I 76 § andra stycket regleras godtrosvärv av ett negotiabelt transportdokument när transportören har lämnat ut godset enligt anvisning. Vid godtrosvärv förvärvar innehavaren samtliga rättigheter mot transportören enligt transportavtalet.

Första stycket föreskriver att den som gett anvisningar ska hålla transportören skadelös för förlust som kan uppstå efter att krav framställts mot transportören.

Andra stycket anger att transportören inte behöver följa anvisningarna om inte säkerhet ställs för krav som kan komma att framställas enligt 76 § andra stycket.

Flera dokumentinnehavare

78 § Anmäler sig mer än en person som enligt 69 eller 70 §§ uppvisar behörighet att få godset utlämnat ska transportören, om inte 80 § är tillämplig, lägga upp godset under säker vård för rätt mottagares räkning. Underrättelse om åtgärden ska snarast lämnas till dem som har anmält sig.

Paragrafen anger hur transportören ska förfara när mer än en person anmäler sig för att få godset utlämnat. Den bygger på nuvarande 13 kap. 53 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 259) och saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Paragrafen är tillämplig när det är fråga om inlösendokument, dvs. negotiabla dokument enligt 69 § eller rektadokument enligt 70 §.

Paragrafen gäller bara om 80 § inte är tillämplig. I 80 § regleras under vilka förutsättningar transportören får vidta åtgärder med gods som inte har lämnats ut. Enligt 80 § första stycket ska åtgärderna vara rimliga med hänsyn till omständigheterna. Åtgärderna kan bl.a. bestå i att lagra, packa upp, flytta, sälja eller förstöra godset.

Utlämnande när transportdokumentet har förkommit

79 § Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet transportdokument får sökanden, sedan offentlig stämning utfärdats, begära att godset ska lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna transportdokumentet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om dödande av förkommet transportdokument. Den bygger på nuvarande 13 kap. 55 § (jfr prop.

1993/94:195 s. 259). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdam-reglerna.

I förhållande till nuvarande 13 kap. 55 § ändras konossement till transportdokument. Därutöver görs redaktionella ändringar. Någon ändring i sak är inte avsedd.

De handlingar som kan bli föremål för dödning anges i 2 § första stycket 1–7 lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling. Lagen omfattar bl.a. löpande skuldebrev, växlar, konossement och andra handlingar vars uppvisande utgör villkor för rätt att kräva betalning eller att begära att någon annan förpliktelse fullgörs (2 § första stycket 1–4). Detta innebär att vissa transportdokument, som t.ex. sjöfraktsedeln, inte omfattas av dödandelagen.

Som en följd av att begreppet konossement utgår ur 13 kap. föreslås att begreppet konossement i dödandelagen ersätts av negotiabelt transportdokument (se kommentaren till ändringarna i dödandelagen).

Gods som inte har lämnats ut

80 § Har godset ankommit till destinationsorten och någon av förutsättningarna i punkterna 1–5 är uppfylld får transportören vidta sådana åtgärder med godset som är rimliga med hänsyn till omständigheterna, inbegripet att lagra, packa upp, flytta, sälja eller förstöra godset. Åtgärder med godset får bara vidtas om godset inte lämnats ut på grund av att

1. mottagaren inte tar emot godset enligt 72 § första stycket,
2. transportören ska eller får vägra lämna ut godset enligt 69–71 §§ eller 72 § tredje stycket,
3. den förfogandeberättigade, innehavaren, avsändaren eller avsändaren enligt dokument inte kan anträffas eller inte ger transportören tillräckliga anvisningar enligt 73 eller 74 §§,
4. transportören inte får lämna ut godset till mottagaren enligt särskilda föreskrifter på den ort där utlämnande begärs, eller
5. godset annars inte kan lämnas ut av transportören.

Innan transportören vidtar någon åtgärd enligt första stycket ska transportören lämna skriftligt meddelande om den avsedda åtgärden. I meddelandet ska anges en skälig frist efter vars slut åtgärden kan komma att vidtas. Meddelande ska lämnas till den som enligt transportupplysningarna ska underrättas om godsets ankomst på destinationsorten. Meddelande ska

också lämnas till i första hand mottagaren, i andra hand den förfogandeberättigade och i tredje hand avsändaren, under förutsättning att personen är känd för transportören.

När transportören vidtar åtgärder enligt första stycket sker detta på risk och bekostnad av den som har rätt till godset.

Paragrafen innehåller bestämmelser om gods som inte har lämnats ut. Den bygger på artikel 48.1–48.3 i Rotterdamreglerna. Paragrafen har samband med 81 § andra stycket och 82 § som bygger på artikel 48.4 respektive 48.5. Motsvarande bestämmelser finns i nuvarande 13 kap. 21 § och 22 § första och tredje styckena.

Första stycket anger i fem punkter när transportören får vidta åtgärder med gods som inte har lämnats ut. En förutsättning för att bestämmelsen ska vara tillämplig är emellertid att godset har ankommit till destinationsorten. Med destinationsorten avses inte bara den destinationsort som anges i transportavtalet utan även utlämning i en mellanhamn eller plats längs transportsträckan (jfr 85 § första stycket 2).

Första punkten omfattar den situationen att mottagaren har begärt att godset ska lämnas ut men inte tar emot godset inom den tid eller på den plats som anges i 72 § första stycket.

Andra punkten omfattar fall där transportören antingen ska eller får vägra att lämna ut godset enligt 69–71 §§ eller 72 § tredje stycket. I de fall som anges i 69–71 §§ kan transportören välja mellan att vidta åtgärder med godset eller inhämta anvisningar om godsets utlämnande enligt vad som föreskrivs i 73 och 74 §§. Transportören har även möjlighet att vidta åtgärder med godset om den som påstår sig vara mottagare inte identifierar sig som behörig mottagare (se 70 § första stycket och 71 § första stycket).

Tredje punkten omfattar fall där transportören inte får tillräckliga anvisningar enligt 73 eller 74 §§ samt fall där den förfogandeberättigade, innehavaren, avsändaren eller avsändaren enligt dokument inte kan anträffas. Att vidta åtgärder med godset kan vara det enda alternativ som står transportören till buds för det fall någon anvisning inte ges.

Fjärde punkten omfattar de tillfällen när transportören är förhindrad att lämna ut godset på grund särskilda föreskrifter. Med särskilda föreskrifter avses i första hand lag eller annan författning. Punkten anknyter i viss mån till bestämmelserna om transportörens ansvarsperiod. Om särskilda föreskrifter på utlämningsplatsen anger

att transportören ska överlämna godset till myndighet eller någon annan, från vilken mottagaren får hämta ut det, upphör transportörens ansvarsperiod när transportören överlämnar godset (se 23 § tredje stycket).

Femte punkten är en samlingspunkt för andra omständigheter som innebär att godset inte kan lämnas ut. Den omfattar t.ex. dåliga väderförhållanden (se UNCITRAL A/CN.9/645 p. 162–163).

När någon av förutsättningarna i de angivna punkterna är uppfylld får transportören vidta sådana åtgärder med godset som är rimliga med hänsyn till omständigheterna. Transportören är således fri att välja lämplig åtgärd. I Rotterdamreglerna anges exempel på åtgärder som transportören har rätt att vidta (se artikel 48.2). Transportören har bl.a. rätt att lagra godset på lämplig plats, packa upp godset om det är packat i containrar eller i fordon, flytta godset, samt sälja eller förstöra godset.

Andra stycket föreskriver att transportören är skyldig att varsla om den tänkta åtgärden. Varsel sker genom att meddelande lämnas till den som enligt transportupplysningarna ska underrättas om godsets ankomst på destinationsorten. Meddelande ska även lämnas till i första hand mottagaren, i andra hand den förfogandeberättigade och i tredje hand avsändaren, dock under förutsättning att personen är känd för transportören. Meddelandet ska vara skriftligt. Skriftlighetskravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Enligt artikel 48 ingår inte avsändare enligt dokument bland de som ska varslas. Detta framstår som inkonsekvent eftersom en avsändare enligt dokument kan ge anvisningar om utlämnande av godset, se artikel 45 (c) (iii), 46 (b) (iii) och 47.2 (a) (iii) i Rotterdamreglerna. Både den norska Sjølovkommiteen och det danska Sølovsudvalget har bedömt att detta beror på förbiseende (se NOU 2012:10 s. 104 och Sølovsudvalgets fjärde betänkande, s. 142). Denna bedömning förefaller riktig. Utredningen har dock valt att utforma lagtexten i överensstämmelse med Rotterdamreglerna, vilket även Sjølovkommiteen och Sølovsudvalget har gjort. Även om avsändaren enligt dokument inte anges i lagtexten kan det, som en försiktighetsåtgärd, vara lämpligt att transportören varslar denne.

Tredje stycket anger att när transportören vidtar åtgärder med godset enligt första stycket sker detta på risk och bekostnad av den

som har rätt till godset. Den personen kommer i många fall vara densamma som mottagaren. Emellertid kan det även vara fråga om t.ex. en panthavare eller den som äger godset.

Försäljning av godset

81 § Försäljning av godset med stöd av 80 § första stycket ska ske med omsorg.

Transportören ska hålla inne intäkterna från försäljningen till förmån för den som har rätt till godset. Transportören får dock göra avdrag för de kostnader han eller hon har haft och för sin fordran för transporten av godset.

Paragrafen anger hur transportören ska förfara vid en försäljning av godset. Första stycket bygger på nuvarande 13 kap. 22 § andra stycket och saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Andra stycket bygger på artikel 48.4 i Rotterdamreglerna och saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Paragrafen har samband med 80 och 82 §§.

Enligt *första stycket* ska transportören förfara med omsorg vid en försäljning (jfr prop. 1993/94:195 s. 234). Någon ändring i sak jämfört med nuvarande 13 kap. 22 § andra stycket är inte avsedd.

Andra stycket föreskriver att intäkterna från försäljningen ska innehållas till förmån för den som har rätt till godset. Transportören får dock göra avdrag för kostnader som transportören har haft och för andra belopp som ska betalas till transportören i samband med transporten av godset.

Förlust av och skada på godset under tiden det inte har lämnats ut

82 § Transportören är ansvarig för förlust av och skada på gods som inträffar under den tid som godset inte har lämnats ut enligt 80 § första stycket, om den skadelidande visar att förlusten eller skadan uppstått på grund av underlåtenhet av transportören att vidta rimliga åtgärder för att bevara godset och att transportören kände till eller borde ha känt till att underlåtenheten skulle komma att orsaka förlusten eller skadan.

Paragrafen reglerar transportörens ansvar för förlust av och skada på godset under den tid som det inte har lämnats ut. Den bygger på

artikel 48.5 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Den har samband med 80 § och 81 § andra stycket.

Utgångspunkten är att transportören inte är ansvarig för förlust av och skada på godset under den tid som det inte har lämnats ut. För att transportören ska ådra sig ansvar krävs att underlåtenhet ligger transportören till last samt att transportören kände till eller borde ha känt till att underlåtenheten skulle komma att orsaka förlusten eller skadan. Underlåtenheten ska bestå i att transportören inte vidtagit rimliga åtgärder för att bevara godset. Ansvaret enligt paragrafen skiljer sig således från vad som gäller under transportörens ansvarsperiod enligt 24–27 §§.

Rätt att hålla inne godset

83 § Har transportören fordringar enligt 95 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 43 §, är transportören inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalat fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

Paragrafen innehåller bestämmelser om transportörens retentionsrätt i godset. Frånsett vissa redaktionella ändringar överensstämmer paragrafen med nuvarande 13 kap. 20 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 232 f.). Någon ändring i sak är inte avsedd. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Rotterdamreglerna överlåter i stället frågan om transportörens retentionsrätt till nationell rätt (se artikel 49).

Paragrafen fastslår att transportören har retentionsrätt i godset till säkerhet för krav som kan göras gällande enligt 95 § samt för andra krav för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt. I 95 § regleras mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar.

Avsändarens ansvar för fordringar

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

Transportören är inte skyldig att sälja gods som inte har lämnats ut för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha

betalat. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

Paragrafen reglerar rättsförhållandet mellan transportören och avsändaren med avseende på ansvaret för vissa obetalda fordringar i samband med transporten (se även 55 § som behandlar avsändarens ansvar för frakt.) Paragrafen överensstämmer huvudsakligen med nuvarande 13 kap. 23 § (jfr prop. 1993/94:195 s. 234 f.). Den saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

I förhållande till nuvarande 13 kap. 23 § ändras ”upplagt gods” i *andra stycket* till ”gods som inte har lämnats ut”. Detta för att paragrafen ska svara mot 80 §. I övrigt görs endast språkliga ändringar i paragrafen.

Förfoganderätt över godset

Utövande och omfattning av förfoganderätten

85 § Med förfoganderätt över godset avses rätt att

1. lämna anvisningar rörande godset, dock under förutsättning att dessa inte innebär en ändring av transportavtalet,
2. få godset utlämnat i en planerad anlöpshamn eller, i fråga om landtransport, varje ställe utmed transportrutten eller linjen, och
3. byta ut mottagaren mot annan.

Förfoganderätten består under transportörens ansvarsperiod.

Transportören är skyldig att utföra de instruktioner som den förfoganderättigande ger enligt första stycket endast om

1. den som ger instruktionerna är berättigad att utöva förfoganderätten,
2. instruktionerna rimligen kan utföras när de kommer transportören tillhanda,
3. instruktionerna inte hindrar transportörens normala verksamhet eller transportörens rutiner för utlämnande, och
4. säkerhet har ställts enligt 89 § andra stycket.

Med förfoganderätt över godset menas rätten att enligt transportavtalet ge transportören instruktioner beträffande godset. Paragrafen reglerar omfattningen och utövandet av förfoganderätten. Första och andra styckena bygger på artikel 50 i Rotterdamreglerna. Tredje stycket bygger på artikel 52.1 och del av 52.3. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket anger i tre punkter vad förfoganderätten omfattar. Enligt första punkten har den förfogandeberättigade rätt att ge anvisningar rörande godset. Det kan t.ex. vara fråga om att godset ska hålla viss temperatur. Förfoganderätten är dock begränsad till att anvisningarna inte får innebära en ändring av transportavtalet. Huruvida transportavtalet ändras får bedömas med utgångspunkt i det enskilda avtalet. Med förfoganderätten följer emellertid en behörighet att komma överens med transportören om ändring av avtalet (se 91 §). Det innebär att transportavtalet får ändras under förutsättning att både den förfogandeberättigade och transportören är överens om ändringen.

Begreppet anvisningar i första punkten har en smalare betydelse än begreppet instruktioner i tredje stycket. Instruktioner enligt tredje stycket omfattar inte bara anvisningar enligt första stycket första punkten utan även instruktioner som den förfogandeberättigade kan ge med stöd av första stycket andra respektive tredje punkten. Rotterdamreglerna använder dock begreppet instruktioner ("instructions") både när det gäller anvisningar enligt första stycket första punkten (se artikel 50.1) och instruktioner som avses i tredje stycket (se artikel 52.1). Utredningen har valt att använda olika begrepp för göra lagtexten tydligare. Någon saklig skillnad i förhållande till Rotterdamreglerna är dock inte avsedd.

Andra punkten ger den förfogandeberättigade rätt att få godset utlämnat i en mellanliggande hamn eller, vid landtransport, på en plats längs med transportrutten eller linjen. Det ska vara fråga om en hamn som är planerad. I Rotterdamreglerna används uttrycket "scheduled port". Det är således inte fråga om en deviation i förhållande till den planerade transportsträckan (se UNCITRAL A/CN.9/594 p. 15).

Transportörens skyldighet att följa utlämnandeinstruktioner enligt andra punkten är avhängig att lossningen inte hindrar transportörens normala verksamhet (se tredje stycket 3). Transportören är dessutom berättigad till ersättning för kostnader som uppkommer på grund av att instruktionen utförs (se 89 § första stycket, jfr även 54 § andra stycket som föreskriver att transportören har rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada om avsändaren eller mottagaren begär att transporten ska avbrytas och godset lämnas ut på annan plats än bestämmelseorten). Bestämmelsen i andra punkten är inte tvingande (se 7 § andra stycket).

Enligt tredje punkten får den förfogandeberättigade byta ut mottagaren mot annan. I detta ligger att den förfogandeberättigade även har rätt att byta ut mottagaren mot sig själv. Bestämmelsen tillvaratar säljarens (avsändarens) intresse när köparen (mottagaren) inte fullgör sin betalning. Formuleringen ”byta ut mottagaren mot annan” är mest träffande i fråga om sjöfraktsedlar eftersom den som är förfogandeberättigad i de flesta fall även är den som är avsändare. Formuleringen är dock avsedd att inrymma även endossering av transportdokumentet, vilket är aktuellt när det är fråga om rektadokument eller ett negotiabelt transportdokument. Bestämmelsen i tredje punkten är inte tvingande (se 7 § andra stycket).

Andra stycket anger att förfoganderätten består under transportörens ansvarsperiod. Förfoganderätten upphör när ansvarsperioden slutar. Genom att förfoganderätten består under hela ansvarsperioden skyddas säljaren (den förfogandeberättigade) mot bristande betalningsvilja hos köparen. Bestämmelsen är emellertid inte tvingande (se 7 § andra stycket).

Tredje stycket reglerar utförandet av de instruktioner som den förfogandeberättigade ger. Transportören är bara skyldig att utföra den förfogandeberättigades instruktioner om förutsättningarna i de fyra punkterna är uppfyllda. Vad som anges i tredje stycket är dock inte tvingande (se 7 § andra stycket).

Enligt första punkten ska instruktionerna ges av den förfogandeberättigade.

Enligt andra punkten ska transportören, inom vad som är rimligt, kunna utföra instruktionerna. En omständighet vid rimlighetsbedömningen är tidpunkten när transportören mottog instruktionen. Om tidsramen för att utföra instruktionen blir för snäv kan det innebära att rimlighetskravet inte är uppfyllt.

Enligt tredje punkten behöver transportören inte utföra instruktionerna om de hindrar transportörens normala verksamhet eller transportörens rutiner för utlämnande. Detta aktualiseras främst i linjefart; transportören kan inte förväntas utföra instruktioner som medför att fartygets färdplan blir försenad (jfr 54 § andra stycket). Att instruktionerna inte får hindra transportörens rutiner för utlämnande får t.ex. betydelse när den förfogandeberättigade begär att godset ska lämnas ut i en mellanhamn (se kommentaren till första stycket 2).

Enligt fjärde punkten behöver transportören inte utföra instruktionerna om den förfogandeberättigade inte har ställt säkerhet för ersättningskrav som kan uppkomma hos transportören på grund av att instruktionerna utförs. En förutsättning för att punkten ska bli tillämplig är dock att transportören har begärt att säkerhet ska ställas.

Vem som är förfogandeberättigad när transportdokumentet är negotiabelt

86 § När transportdokumentet är negotiabelt tillkommer förfoganderätten den som är innehavare av samtliga original. För att utöva förfoganderätten ska innehavaren visa upp transportdokumentet och, om dokumentet är ställt till order och innehavaren är angiven i det som avsändare, mottagare eller den person till vilket dokumentet genom påteckning är överlåtet (endosserat), identifiera sig som en av dessa personer. Har mer än ett original av dokumentet utfärdats ska innehavaren visa upp samtliga original.

Är det negotiabla transportdokumentet utfärdat i elektronisk form tillkommer förfoganderätten den som är innehavare enligt 2 § 6 (b). För att utöva förfoganderätten ska innehavaren visa att han eller hon är innehavare i enlighet med villkor utfärdade enligt 58 § andra stycket.

Paragrafen anger vem som är förfogandeberättigad när transportdokumentet är negotiabelt samt vad som krävs för att den förfogandeberättigade ska ha rätt att utöva förfoganderätten. Paragrafen bygger på artikel 51.3 (a) och (c) och 51.4 (a) och (c) i Rotterdamreglerna. Den har ingen direkt motsvarighet i nuvarande 13 kap. (jfr dock nuvarande 13 kap. 52 § andra stycket).

Första stycket anger att förfoganderätten tillkommer innehavaren av transportdokumentet. Med innehavare avses den som är innehavare enligt definitionen i 2 § 6 (a). Om transportdokumentet har utfärdats i flera original tillkommer förfoganderätten den som innehar samtliga original. För att innehavaren ska kunna utöva förfoganderätten måste han eller hon visa upp transportdokumentet för transportören. Har transportdokumentet utfärdats i mer än ett original ska samtliga original visas upp. Om dokumentet är ställt till order och innehavaren är angiven i det som avsändare, mottagare eller den person till vilket dokumentet är endosserat krävs dessutom att innehavaren identifierar sig som en av dessa personer, jfr definitionen av innehavare i artikel 1.10 (a) (i) Rotterdamreglerna. Det är

tillräckligt att identifieringen består i att innehavaren visar att han eller hon är någon av dem som anges i dokumentet. I Rotterdamreglerna används uttrycket ”properly identify”.

Andra stycket är tillämpligt om det negotiabla transportdokumentet är utfärdat i elektronisk form. I sådant fall tillkommer förfoganderätten den som är innehavare enligt definitionen i 2 § 6 (b). För att utöva förfoganderätten ska innehavaren visa att han eller hon är innehavare i enlighet med de villkor som har utfärdats enligt 58 § andra stycket.

Vem som är förfogandeberättigad i andra fall

87 § När transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut tillkommer förfoganderätten avsändaren eller den som förvärvat förfoganderätten enligt 88 § andra stycket. För att utöva förfoganderätten ska den förfogandeberättigade visa upp transportdokumentet och identifiera sig som förfogandeberättigad. Har mer än ett original av dokumentet utfärdats ska den förfogandeberättigade visa upp samtliga original.

Har varken ett negotiabelt transportdokument eller annat transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut utfärdats, tillkommer förfoganderätten avsändaren om inte avsändaren i samband med att transportavtalet ingicks har angett mottagaren, avsändaren enligt dokument eller annan som den förfogandeberättigade. I sådant fall tillkommer förfoganderätten den som anges. För att ha rätt att utöva förfoganderätten är det tillräckligt att den förfogandeberättigade identifierar sig som förfogandeberättigad.

Paragrafen anger vem som är förfogandeberättigad när något negotiabelt transportdokument inte har utfärdats samt vad som krävs för att den förfogandeberättigade ska ha rätt att utöva förfoganderätten. Paragrafen bygger på artikel 51.1 (a) och (c) och 51.2 (a) och (b) i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar delvis motsvarighet i nuvarande 13 kap. (jfr dock nuvarande 13 kap. 58 § andra stycket).

Första stycket anger vem som är förfogandeberättigad när transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, dvs. rektadokument. När ett sådant dokument har utfärdats tillkommer förfoganderätten avsändaren eller den som förvärvat förfoganderätten enligt 88 § andra stycket.

För att ha rätt att utöva förfoganderätten krävs att den förfogandeberättigade visar upp dokumentet och identifierar sig som förfogandeberättigad. I Rotterdamreglerna används uttrycket ”properly identify”. Om dokumentet har utfärdats i mer än ett original ska samtliga original visas upp för att förfoganderätten ska kunna utövas.

Andra stycket är tillämpligt när varken ett negotiabelt transportdokument eller annat transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut har utfärdats. Typiskt sätt kommer andra stycket att vara tillämpligt när sjöfraktsedlar används. Det kommer även vara tillämpligt om något transportdokument inte har utfärdats alls.

Utgångspunkten enligt andra stycket är att förfoganderätten tillkommer avsändaren. Avsändaren har dock möjlighet att ange annan som förfogandeberättigad i samband med att transportavtalet ingås. Förfoganderätten överförs således inte genom att avsändaren efter att transportavtalet har ingåtts anger annan som den förfogandeberättigade.

När andra stycket är tillämpligt ska den förfogandeberättigade identifiera sig som förfogandeberättigad för att ha rätt att utöva förfoganderätten. I Rotterdamreglerna används uttrycket ”properly identify”.

Överlåtelse av förfoganderätten

88 § Förfoganderätten enligt ett negotiabelt transportdokument överläts genom att innehavaren, i enlighet med 93 § första stycket, överlåter de rättigheter som följer av dokumentet samt överlämnar samtliga original av dokumentet till förvärvaren. Om det negotiabla transportdokumentet är elektroniskt överläts förfoganderätten genom att innehavaren överför dokumentet i enlighet med villkor enligt 58 § andra stycket.

Är transportdokumentet inte negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut överläts förfoganderätten genom att avsändaren överlämnar transportdokumentet till en i dokumentet namngiven mottagare. Har dokumentet utfärdats i mer än ett original ska samtliga original överlämnas.

Om varken första eller andra stycket är tillämpligt ska, för att en överlåtelse ska bli verksam mot transportören, den som överlåter förfoganderätten underrätta transportören om överlåtelsen. Både underrättelsen och överlåtelsen ska vara skriftliga.

Paragrafen reglerar överlåtelse av förfoganderätten. Den bygger på artikel 51.1 (b), del av 51.2 (a), 51.3 (b) och 51.4 (b) i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket reglerar överlåtelse av förfoganderätten när transportdokumentet är negotiabelt. När transportdokumentet inte är elektroniskt överläts förfoganderätten genom att innehavaren, i enlighet med vad som föreskrivs i 93 § första stycket, överlåter de rättigheter som följer av dokumentet. Om dokumentet har utfärdats i mer än ett original måste samtliga original överlämnas för att förfoganderätten ska överlåtas. När transportdokumentet är elektroniskt överläts förfoganderätten genom att innehavaren överför dokumentet i enlighet med villkor som har utfärdats enligt 58 § andra stycket.

Andra stycket reglerar överlåtelse av förfoganderätten när transportdokumentet inte är negotiabelt men anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut, dvs. rektadokument. I dessa fall överläts förfoganderätten genom att avsändaren överlämnar transportdokumentet till en i dokumentet namngiven mottagare. Någon påteckning om överföring behöver inte göras. Om dokumentet har utfärdats i mer än ett original gäller samma regel som för negotiabla transportdokument, dvs. att samtliga original måste överlämnas för att förfoganderätten ska överlåtas.

Tredje stycket är tillämpligt när varken ett negotiabelt transportdokument eller annat transportdokument som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut har utfärdats. Typiskt sätt kommer tredje stycket att vara tillämpligt när sjöfraktsedlar används. Det kommer även vara tillämpligt om något transportdokument inte har utfärdats alls.

När tredje stycket är tillämpligt måste överlåtaren underrätta transportören om överlåtelsen för att den ska bli verksam mot transportören. Både underrättelsen och överlåtelsen ska vara skriftliga. Skriftlighetskravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

Bestämmelserna i tredje stycket är inte tvingande (se 7 § andra stycket). Parterna i transportavtalet får begränsa eller utesluta möjligheten att överföra den förfoganderätt som avses i stycket.

Kostnader och ansvar på grund av att transportören utfört instruktioner

89 § Den förfogandeberättigade ska ersätta transportören för skäligen kostnader som uppkommer på grund av att transportören utför de instruktioner som den förfogandeberättigade ger enligt 85 § första stycket. Den förfogandeberättigade ska även ersätta transportören för förlust och skada som uppkommer på grund av att instruktionerna utförs. Skyldigheten att ersätta transportören för förlust och skada gäller dock endast om transportören har utfört instruktionerna med omsorg.

Transportören får begära att den förfogandeberättigade ställer säkerhet för de ersättningskrav som transportören rimligen kan förväntas få enligt första stycket.

Transportören är ansvarig för dröjsmål samt förlust av eller skada på godset om dröjsmålet, förlusten eller skadan har orsakats av att instruktionerna utförts på ett bristfälligt sätt. Ansvaret ska bestämmas med tillämpning av bestämmelserna i 24–36 och 41 §§. Ersättningsbeloppet ska bestämmas med tillämpning av bestämmelserna i 37–39 §§.

Paragrafen innehåller bestämmelser om transportörens rätt till ersättning för kostnader som uppstår när den förfogandeberättigades instruktioner utförs. Paragrafen bygger på artikel 52.2–52.4 i Rotterdamreglerna. Den saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Bestämmelserna i paragrafen är inte tvingande (se 7 § andra stycket).

Första stycket anger att den förfogandeberättigade ska ersätta transportören för skäligen kostnader samt för förlust eller skada som uppkommer på grund av att transportören utför den förfogandeberättigades instruktioner. Med förlust och skada avses även sådan ersättning som transportören kan komma att bli skyldig att betala för förlust av eller skada på annat gods som transporteras. En förutsättning för att transportören ska ha rätt till ersättning för förlust eller skada är att instruktionerna har utförts med omsorg.

Enligt *andra stycket* har transportören rätt att begära att den förfogandeberättigade ställer säkerhet för framtida ersättningskrav. Om säkerhet inte ställs får transportören vägra att utföra instruktionerna (se 85 § tredje stycket 4).

Tredje stycket reglerar transportörens ansvar för dröjsmål samt förlust av eller skada på godset. Om transportörens utför instruktionerna bristfälligt ska bestämmelserna om transportörens skadeståndsansvar tillämpas.

Goods som anses utlämnat

90 § Gods som transportören har lämnat ut efter instruktion från den förfogandeberättigade ska anses som utlämnat på destinationsorten. För sådant utlämnande gäller bestämmelserna i 69–84 §§ i tillämpliga delar.

Paragrafen reglerar utlämnande av godset efter instruktion från den förfogandeberättigade. Den bygger på artikel 53 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Genom att lämna ut godset efter instruktion från den förfogandeberättigade uppfyller transportören sin utlämnandeförpliktelse. Att godset ska anses utlämnat på destinationsorten ska ses mot bakgrund av att den förfogandeberättigade enligt 85 § första stycket 2 har rätt att få godset utlämnat i en planerad anlöpshamn eller, i fråga om landtransport, varje ställe utmed transportrutten.

Artikel 53 i Rotterdamreglerna hänvisar till ”instruction in accordance with article 52.1” (artikel 52.1 motsvaras av 85 § tredje stycket). Hänvisningen till artikel 52.1 är dock missvisande. Mer korrekt hade varit att hänvisa till artikel 50.1 (artikeln motsvaras av 85 § första stycket). För att undvika tolkningsproblem har utredningen valt att inte ange någon direkt hänvisning i författningstexten.

När utlämnande sker enligt paragrafen gäller bestämmelserna i 69–84 §§ i tillämpliga delar.

Ändring av transportavtalet

91 § Endast den som är förfogandeberättigad är behörig att komma överens med transportören om ändring av transportavtalet.

När transportdokumentet är negotiabelt eller anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut ska varje ändring av avtalet antecknas i transportdokumentet. Om transportdokumentet är av annat slag behöver sådan ändring bara antecknas på begäran av den förfogandeberättigade. Varje anteckning om ändring av avtalet ska undertecknas i enlighet med 63 §.

Paragrafen reglerar ändringar av transportavtalet. Den bygger på artikel 54 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Enligt *första stycket* är det endast den förfogandeberättigade som är behörig att komma överens med transportören om ändring i

transportavtalet. Av 85 § första stycket 2 och 3 framgår att den förfogandeberättigade har rätt att få godset utlämnat i en mellanhamn samt rätt att ersätta mottagaren med annan. Bestämmelsen i första stycket ger den förfogandeberättigade behörighet att komma överens med transportören om ändring av övriga villkor i transportavtalet.

Andra stycket anger under vilka förhållanden ändringen ska antecknas i transportdokumentet. Om transportdokumentet är negotiabelt eller anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut ska varje ändring av avtalet antecknas i transportdokumentet. Syftet är att den som förvärvar dokumentet ska få kännedom om avtalsändringen. Om transportdokumentet varken är negotiabelt eller anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut ska ändringen antecknas endast på begäran av den förfogandeberättigade. Bestämmelserna i andra stycket gäller alla ändringar av transportavtalet, även ändringar enligt 85 § första stycket 2 och 3.

Eftersom transportören står som utställare av dokumentet ska ändringen undertecknas i enlighet med vad som föreskrivs i 63 §.

Skyldighet att tillhandahålla upplysningar, instruktioner och dokument

92 § Den som är förfogandeberättigad ska, på begäran av transportören eller en utförande part, i skälig tid tillhandahålla transportören de upplysningar, instruktioner och dokument avseende godset som ännu inte lämnats av avsändaren och som inte på annat rimligt sätt är tillgängliga för transportören och som är nödvändiga för att transportören ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt transportavtalet.

Om transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa den förfogandeberättigade ska upplysningarna, instruktionerna och dokumenten lämnas av avsändaren. Detsamma gäller om den förfogandeberättigade inte kan lämna de upplysningar, instruktioner eller dokument som transportören behöver. Om transportören efter rimliga ansträngningar inte kan anträffa avsändaren ska upplysningarna, instruktionerna och dokumenten i stället lämnas av avsändaren enligt dokument.

Paragrafen ålägger den som är förfogandeberättigad skyldighet att tillhandahålla transportören relevant information om godset. Avsändaren har en liknande informationsskyldighet (se 47 §). Paragrafen

bygger på artikel 55 i Rotterdamreglerna. Den har ingen motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Informationsskyldigheten framgår av *första stycket*. Den omfattar upplysningar, instruktioner och dokument avseende godset. Informationen ska tillhandahållas i skälig tid. Vad som är skälig tid i måste bedömas efter omständigheterna i det enskilda fallet.

Andra stycket ger transportören möjlighet att vända sig till avsändaren i stället för den förfogandeberättigade. En förutsättning för detta är att transportören försökt anträffa den förfogandeberättigade men misslyckats. Vad som i övrigt avses med rimliga ansträngningar får bedömas med utgångspunkt i det enskilda fallet. Om transportören inte heller kan anträffa avsändaren får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument.

Överlåtelse av rättigheter samt krav på frakt och andra fordringar

Överlåtelse av rättigheter enligt ett negotiabelt transportdokument

93 § Innehavaren av ett negotiabelt transportdokument får överlåta de rättigheter som följer av dokumentet. Om dokumentet utgörs av ett orderdokument överläts rättigheterna genom anteckning på dokumentet (endossering). Om dokumentet utgörs av ett innehavardokument eller ett dokument som är endosserat in blanco får överlåtelse ske utan endossering. Överlåtelse utan endossering får även ske om dokumentet är utställt till viss namngiven person eller order och överlåtelsen sker mellan den första innehavaren och den namngivna personen.

Är det negotiabla transportdokumentet utfärdat i elektronisk form får innehavaren överlåta de rättigheter som följer av dokumentet, om det är utställt till order eller till viss namngiven person eller order. Överlåtelsen ska ske i enlighet med villkor enligt 58 § andra stycket 1.

Paragrafen anger hur de rättigheter som följer av ett negotiabelt transportdokument får överlåtas. Den bygger på artikel 57 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket reglerar överlåtelse av rättigheterna enligt ett negotiabelt transportdokument som inte är elektroniskt. Om transportdokumentet är ett orderdokument ska överlåtelsen ske genom endossering. Endosseringen kan ske antingen till viss person eller in blanco.

Andra stycket reglerar överlåtelse av rättigheterna enligt ett negotiabelt transportdokument som är utfärdat i elektronisk form. Om dokumentet är utställt till order eller till viss namngiven person eller order får innehavaren överlåta de rättigheter som följer av dokumentet. Överlåtelse ska ske i enlighet med villkoren för användning av negotiablera transportdokument i elektronisk form (se 58 § andra stycket 1).

Innehavarens skyldigheter

94 § För en innehavare av ett negotiabelt transportdokument som inte är avsändare gäller att han eller hon i sin egenskap av innehavare blir underkastad de skyldigheter som följer av dokumentet endast om han eller hon utövar någon av rättigheterna under transportavtalet.

En innehavare som inte är avsändare ska inte anses utöva rättighet som avses i första stycket om innehavaren kommer överens med transportören om utbyte av ett transportdokument i enlighet med 59 § eller överlåter sina rättigheter i enlighet med 93 §.

Paragrafen reglerar i vilken utsträckning en innehavare av ett negotiabelt transportdokument kan ådra sig skyldigheter som följer av dokumentet. Den bygger på artikel 58 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap.

Första stycket reglerar när innehavaren, såvida denne inte också är avsändare, blir underkastad de skyldigheter som följer av transportdokumentet. En sådan innehavare ådrar sig skyldigheter som följer av transportdokumentet endast om han eller hon utövar en rättighet under transportavtalet. Med rättighet under transportavtalet avses t.ex. mottagande av godset. Om innehavaren samtidigt är förfoganderättigad gäller dock upplysnings- och informationsplikten enligt 92 §.

Andra stycket tydliggör att innehavaren inte ska anses utöva en rättighet under transportavtalet när innehavaren träffar avtal med transportören om utbyte av transportdokument. Samma sak gäller när innehavaren överlåter sina rättigheter.

Rotterdamreglerna ger inget tydligt svar på vad som utgör ett utövande av en rättighet under transportavtalet och vad som inte utgör sådant utövande. Inte heller UNCITRAL-dokumenterna innehåller några tydliga uttalanden i frågan (jfr A/CN.9/526 p. 137–139

och A/CN.9/642 p. 115–117 och 125–127). Enligt utredningen får frågan anses överlämnad till nationell rätt. Den närmare gränsdragningen får avgöras av rättstillämpningen.

Mottagarens ansvar för frakt och andra fordringar när utlämnande sker utan ett negotiabelt transportdokument

95 § Lämnas godset ut på annat sätt än mot ett negotiabelt transportdokument blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet endast om han eller hon har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han eller hon ändå insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

Paragrafen innehåller bestämmelser om mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar när godset lämnas ut på annat sätt än mot ett negotiabelt transportdokument. Den bygger på nuvarande 13 kap. 19 § andra stycket (jfr prop. 1993/94:195 s. 231 f.). Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna.

Enligt paragrafen är mottagarens betalningsskyldighet beroende av om han eller hon var underrättad om fordringarna eller insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt. Paragrafen ska ses mot bakgrund av bestämmelserna i 94 § som reglerar när mottagarens betalningsansvar enligt ett negotiabelt transportdokument inträder. Enligt 94 § första stycket blir en innehavare som inte är avsändare underkastad de skyldigheter som följer av dokumentet när innehavaren utövar någon av rättigheterna under transportavtalet.

Den föreslagna paragrafen reglerar mottagarens ansvar när godset lämnas ut på annat sätt än mot ett negotiabelt transportdokument. Det innebär att paragrafen är tillämplig när rektadokument eller sjöfraktsedel används. Paragrafen är även tillämplig när inget transportdokument alls har utfärdats.

Tvister

Förhållandet till unionsrättsakter och andra internationella instrument

96 § Bestämmelserna i 97, 98, 100 och 103 §§ gäller endast om inte annat följer av de unionsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § första stycket 1–4 lagen (2014:912) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden.

Paragrafen reglerar förhållandet mellan bestämmelserna i 13 kap. om domstols behörighet och vissa unionsrättsakter och andra internationella instrument. Den bygger på nuvarande 13 kap. 60 § fjärde stycket andra ledet. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdam-reglerna. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.1.

De unionsrättsakter och internationella instrument som avses i paragrafen utgörs av 2012 års Bryssel I-förordning, 2000 års Bryssel I-förordning, Brysselkonventionen och Luganokonventionen. Dessa regelkomplex innehåller bestämmelser om behörig domstol och reglerar både den situationen att parterna har träffat avtal om jurisdiktionsklausul och den situationen att sådant avtal inte har träffats.

I de flesta fall kommer en tillämpning av något av regelkomplexen att utgöra huvudregel för bestämmande av domstols behörighet (se avsnitt 10.4.1). Bestämmelsen har därför placerats före övriga bestämmelser om behörig domstol.

Allmänna bestämmelser om behörig domstol

97 § Ett avtal som har ingåtts innan en tvist har uppkommit och som inskränker kändens rätt att få en tvist om transport av gods enligt detta kapitel prövad i domstol är ogiltigt i den utsträckning som det begränsar kändens rätt att efter eget val väcka talan vid domstolen för den ort där

1. svaranden har sitt hemvist eller huvudkontor, eller, om ett huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,
2. godset enligt transportavtalet ska mottas eller lämnas ut, eller
3. godset först lastades ombord på eller slutligen lossades från fartyget.

Trots första stycket har känden alltid rätt att väcka talan vid domstolen för den ort som har angetts i transportavtalet.

Paragrafen innehåller allmänna bestämmelser om behörig domstol. Den bygger på nuvarande 13 kap. 60 § första och andra styckena samt artikel 66 i Rotterdamreglerna. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.1.

Vid talan mot en maritimt utförande part ska 98 § tillämpas i stället för denna paragraf. Om talan riktas mot både transportören och en maritimt utförande part ska 100 § tillämpas.

Enligt *första stycket* är ett s.k. förhandsavtal om jurisdiktion ogiltigt i den mån det inskränker kändens möjlighet att väcka talan vid någon av de domstolar som anges i första–tredje punkterna. Kärande kan vara såväl transportören som transportkunden. De domstolar som anges i de tre punkterna har en naturlig anknytning till transporten. Bestämmelserna i första stycket vidareför nuvarande 13 kap. 60 § första stycket (se prop. 1993/94:195 s. 261 f.), dock med den skillnaden att domstolarna i de tre punkterna justeras för att motsvara artikel 66 (a) i Rotterdamreglerna.

Ogiltighetsregeln är inte tillämplig om förhandsavtalet har träffats mellan transportören och en maritimt utförande part eller mellan två maritimt utförande parter (se 99 §). Mellan dessa gäller i stället att de fritt får avtala om behörig domstol.

Första punkten ska tolkas mot bakgrund av Rotterdamreglernas definition av begreppet hemvist (artikel 1.29). I det begreppet inryms orten där en juridisk person har sitt säte, stiftelseställe eller registrerade huvudkontor samt orten där den centrala ledningen utövas eller där den huvudsakliga verksamheten bedrivs. Vistelseort tillämpas när svaranden är en fysisk person.

Andra punkten avser orten där godset enligt transportavtalet ska mottas eller lämnas ut.

Tredje punkten avser orten där den faktiska lastningen eller lossningen skedde. Bestämmelsen ger inte kändens rätt att väcka talan i en omlastningshamn.

Enligt *andra stycket* har en kärande alltid möjlighet att väcka talan vid domstolen för den ort som angetts i en prorogationsklausul i transportavtalet. Innebörden av detta är att kändens kan välja att avstå från det skydd som följer av första stycket. Stycket vidareför nuvarande 13 kap. 60 § andra stycket första meningen (se prop. 1993/94:195 s. 262 f.). Bestämmelsen justeras enbart språkligt. Någon ändring i sak är inte avsedd. En liknande bestämmelse finns i artikel 66 (b) i Rotterdamreglerna.

Talan mot en maritimt utförande part

98 § Vad som föreskrivs i 97 § första stycket om ogiltighet gäller också ett avtal som begränsar kärandens rätt att efter eget val väcka talan mot en maritimt utförande part vid domstolen för den ort där

1. den maritimt utförande parten har sitt hemvist eller huvudkontor, eller, om ett huvudkontor saknas, där den maritimt utförande parten har sin vanliga vistelseort, eller

2. den maritimt utförande parten mottog eller lämnade ut godset, eller utförde sina uppgifter i förhållande till godset.

Paragrafen innehåller särskilda bestämmelser om behörig domstol vid talan mot en maritimt utförande part. Den bygger på artikel 68 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.2.

Paragrafen är uppbyggt på samma sätt som 97 § första stycket. Hänvisningen till 97 § innebär att ett avtal som har ingåtts innan en tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av gods enligt 13 kap. prövad i domstol är ogiltigt i den utsträckning som det begränsar kärandens rätt att efter eget val väcka talan vid domstolen för de orter som anges i de två punkterna.

För en kommentar till första punkten hänvisas till författningskommentaren till 97 §.

Andra punkten avser orten där den maritimt utförande parten mottog eller lämnade ut godset, eller orten där den maritimt utförande parten utförde sina uppgifter i förhållande till godset. Uppgifterna ska ha utförts under perioden från det att godset ankom till fartygets lastningshamn till dess att det lämnade lossningshamnen (se 2 § 3).

Särskilda partsförhållanden

99 § Vad som föreskrivs om ogiltighet i 97 § första stycket och 98 § gäller inte om avtalet har träffats mellan transportören och en maritimt utförande part, eller mellan två maritimt utförande parter.

Paragrafen anger att bestämmelserna om ogiltighet i 97 § första stycket och 98 § inte gäller avtal mellan transportören och en maritimt utförande part eller mellan två maritimt utförande parter. Mellan dessa gäller i stället att de fritt får avtala om behörig domstol.

Paragrafen saknar motsvarighet i både nuvarande 13 kap. och i Rotterdamreglerna.

Talan som är riktad mot både transportören och en maritimt utförande part

100 § Talan som är riktad mot både transportören och en maritimt utförande part och som stödjer sig på väsentligen samma grund ska väckas vid en domstol som är behörig enligt både 97 § första stycket och 98 §.

Första stycket gäller inte om avtal om behörig domstol har träffats enligt bestämmelserna i 103 §.

Om det inte finns någon domstol som är behörig enligt första stycket får talan väckas vid den domstol som är behörig enligt 98 § 2.

Paragrafen reglerar domstols behörighet vid talan som riktar sig mot både transportören och den maritimt utförande parten och som stödjer sig på väsentligen samma grund. Den bygger på artikel 71 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.2.

Enligt 32 § har transportören och en maritimt utförande part solidariskt ansvar för skador som de gemensamt är ansvariga för. Det är därför naturligt att en talan som riktar sig mot både transportören och den maritimt utförande parten och som stödjer sig på väsentligen samma grund behandlas i samma domstol.

Enligt *första stycket* ska talan väckas vid en domstol som uppfyller behörighetskraven enligt både 97 § första stycket och 98 §.

Andra stycket anger att första stycket inte gäller om parterna har träffat avtal om behörig domstol enligt bestämmelserna i 103 §. Enligt 103 § får parterna i ett volymkontrakt träffa avtal om behörig domstol.

Tredje stycket reglerar den situationen att det inte finns någon behörig domstol enligt första stycket. I sådant fall får talan väckas vid den domstol som är behörig enligt 98 § 2, dvs. domstolen för den ort där den maritimt utförande parten mottog eller lämnade ut godset, eller utförde sina uppgifter i förhållande till godset.

Behörig domstol när ett transportdokument utfärdats enligt ett certeparti

101 § Om ett transportdokument har utfärdats enligt ett certeparti eller annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg, och certepartiet eller avtalet innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att transportdokumentet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av transportdokumentet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av dokumentet som har förvärvat det i god tro.

Paragrafen skyddar den som förvärvar ett transportdokument i god tro. Paragrafen är en vidareöverföring av nuvarande 13 kap. 60 § tredje stycket (se prop. 1993/94:195 s. 263), dock med vissa redaktionella ändringar och det tillägget att det förtydligas att paragrafen är tillämplig inte bara om ett transportdokument har utfärdats enligt ett certeparti utan även om det har utfärdats enligt annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg. Någon ändring i sak är dock inte avsedd. Paragrafen saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.1.

Skiljeavtal

102 § Trots bestämmelserna i 97 § första stycket får parterna träffa avtal om att tvist om transport av gods enligt detta kapitel ska hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val ska äga rum i en av de stater där en ort som anges i 97 § första stycket ligger.

Bestämmelserna i 97 § andra stycket och 101 § ska också tillämpas.

Paragrafen anger att tvister får avgöras genom skiljedom. Paragrafen bygger på nuvarande 13 kap. 61 § första och andra styckena (se prop. 1993/94:195 s. 263 f. och prop. 2013/14:243 s. 54). Den motsvarar artikel 75.1 och 75.2 i Rotterdamreglerna. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.1.

Första stycket föreskriver att parterna får träffa avtal om att tvist om styckegodstransport ska hänskjutas till avgörande genom skiljedom. På motsvarande sätt som anges i 97 § första stycket har käranden rätt att välja var skiljeförfarandet ska äga rum. En ändring i förhållande till gällande rätt är att skiljeavtalet inte behöver vara skriftligt.

Andra stycket hänvisar till 97 § andra stycket och 101 §. Hänvisningen till 97 § andra stycket innebär att skiljeförfarandet efter kärandens val även får äga rum på den ort som anges i skiljedoms-klausulen eller i skiljeavtalet. Hänvisningen till 101 § innebär att den som har förvärvat ett transportdokument i god tro är skyddad mot överraskande skiljedomsklausuler i ett bakomliggande certeparti.

Volymkontrakt

103 § Vid ingående av volymkontrakt får transportören och avsändaren träffa avtal om vilken domstol som är behörig att pröva tvist mellan parterna eller var ett skiljeförfarande ska äga rum. Sådant avtal är giltigt endast om

1. överenskommelsen har intagits i volymkontraktet,
2. volymkontraktet anger parternas namn och adress, och
3. volymkontraktet är individuellt förhandlat eller tydligt anger att det innehåller en överenskommelse om behörig domstol eller platsen för skiljeförfarandet och anger den del av volymkontraktet som innehåller överenskommelsen.

Om ett transportdokument har utfärdats under ett volymkontrakt och kontraktet innehåller avtal som anges i första stycket är den som innehar transportdokumentet och som inte är part i volymkontraktet bunden av avtalet endast om

1. domstolen eller platsen för skiljeförfarandet ligger i någon av de orter som anges i 97 § första stycket,
2. överenskommelsen framgår av transportdokumentet, och
3. han eller hon i rimlig tid innan transportdokumentet förvärvades, har underrättats om vid vilken domstol talan ska väckas och om att den domstolen är exklusivt behörig eller var skiljeförfarandet ska äga rum.

Paragrafen ger parterna i ett volymkontrakt möjlighet att överenskomma om behörig domstol eller var ett skiljeförfarande ska äga rum. Den bygger på artiklarna 67 och 75.3 och 75.4 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.2.

Med volymkontrakt avses ett transportavtal som omfattar transport av en bestämd mängd gods fördelat på flera skeppningar inom en bestämd tidsperiod. Mängdangivelsen kan fastställas som en minsta eller största mängd eller inom ett visst intervall. (Se artikel 1.2.)

Att avtal om behörig domstol är tillåtet vid ingående av volymkontrakt ska ses mot bakgrund av regleringen i 8 §. Enligt 8 § får transportören och avsändaren träffa avtal som avviker från de tvingande bestämmelserna i 13 kap.

Första stycket anger kriterierna för att ett avtal om domstols behörighet eller platsen för skiljeförfarandet ska vara giltigt.

Den grundläggande förutsättningen för giltighet är att överenskommelsen ingår i volymkontraktet. Detta anges i första punkten.

Enligt andra punkten måste volymkontraktet tydligt ange parternas namn och adress.

Enligt tredje punkten måste volymkontraktet vara individuellt förhandlat eller tydligt ange att det innehåller en överenskommelse om behörig domstol eller var skiljeförfarandet ska äga rum och ange de delar av volymkontraktet som innehåller överenskommelsen. Kriteriet motsvarar det krav som ställs upp i 9 § första stycket 2 för att ett avvikande avtalsvillkor ska vara giltigt i ett volymkontrakt.

Andra stycket reglerar vilken verkan ett avtal om domstols behörighet eller ett avtal om platsen för skiljeförfarandet har för den som inte är ursprunglig part i volymkontraktet. Regleringen ger ett förstärkt skydd för den som inte är ursprunglig part i kontraktet. Det kan t.ex. vara fråga om en köpare av en vara som i samband med köpet mottagit ett transportdokument som hänvisar till ett volymkontrakt.

Enligt första punkten måste domstolen eller platsen för skiljeförfarandet vara belägen i någon av de orter som anges i 97 § första stycket, dvs. en ort som har en naturlig anknytning till transporten.

Enligt andra punkten ska överenskommelsen framgå av transportdokumentet.

Tredje punkten uppställer ett informationskrav. Den som inte är ursprunglig part i volymkontraktet ska i rimlig tid ha underrättats om vid vilken domstol talan ska väckas och om att den domstolen är exklusivt behörig eller om var skiljeförfarandet ska äga rum. Informationen bör ges senast i samband med att ett transportdokument under volymkontraktet förvärvas. I princip är det tillräckligt att informationen anges på transportdokumentet.

Annan fart än linjefart

104 § Bestämmelserna i 102 § första stycket andra meningen och andra stycket och 103 § är inte tillämpliga om skiljeavtalet ingår i ett transportavtal i annan fart än linjefart och detta kapitel är tillämpligt på grund av 4 § andra stycket och transportdokumentet

1. anger parterna i certepartiet eller avtalet,
2. anger datum när certepartiet eller avtalet ingicks, och
3. genom en särskild hänvisning inkorporerar den bestämmelse i certepartiet eller avtalet som innehåller villkoren för skiljeavtalet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om giltigheten av skiljeavtal i annan fart än linjefart. Den bygger på delar av artikel 76 i Rotterdamreglerna. Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande 13 kap. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.2.

Utgångspunkten är att skyddsbestämmelserna i 102 § första stycket andra meningen och andra stycket gäller för alla avtal som omfattas av 13 kap., oavsett om det är fråga om linjefart eller annan fart. Detsamma gäller i fråga om skyddsbestämmelserna i 103 §. Under vissa förutsättningar undantar paragrafen skyddsbestämmelserna när det är fråga om annan fart än linjefart, vilket ger parterna en ökad avtalsfrihet.

För att parterna ska kunna frångå skyddsbestämmelserna krävs för det första att 13 kap. är tillämpligt på grund av 4 § andra stycket. Enligt 4 § andra stycket ska 13 kap. alltid tillämpas mellan en transportör och en mottagare, förfogandeberättigad eller innehavare som inte är ursprunglig part i ett certeparti eller ett annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg. För att skyddsbestämmelserna inte ska gälla krävs dessutom att förutsättningarna i första–tredje punkterna är uppfyllda. Punkterna hänvisar till ”certepartiet eller avtalet”. Med detta avses certeparti eller annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg enligt 4 § andra stycket.

Första och andra punkterna innehåller bestämmelser som syftar till att det ska gå att identifiera vilket dokument det är fråga om. En hänvisning enbart till certepartiet är inte tillräcklig eftersom det kan förekomma flera certepartier för samma resa.

Enligt tredje punkten krävs att transportdokumentet genom en särskild hänvisning inkorporerar den bestämmelse i certepartiet eller avtalet som innehåller villkoren för skiljeavtalet.

Transporter utan anknytning till Sverige

105 § Bestämmelserna i 97, 98, 100 och 102–104 §§ gäller inte om varken den avtalade platsen för godsets avlämnande eller den avtalade platsen för godsets utlämnande ligger i Sverige.

Paragrafen anger att bestämmelserna i 97, 98, 100 och 102–104 §§ inte gäller vid cross trade, dvs. fart som inte berör Sverige. Paragrafen bygger på nuvarande 13 kap. 60 § fjärde stycket första ledet och 61 § tredje stycket (se prop. 1993/94:195 s. 261 ff.). Den saknar motsvarighet i Rotterdamreglerna. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.1.

Genom undantaget får parterna i cross trade möjlighet att komma överens om jurisdiktionsklausuler i förhållande till Sverige.

I förhållande till de bestämmelser som paragrafen bygger på ändras undantaget i paragrafen på så sätt att det anger den avtalade platsen för godsets avlämnande respektive den avtalade platsen för godsets utlämnande i stället för den avtalade lastningshamnen respektive den avtalade eller faktiska lossningshamnen.

Nuvarande 13 kap. 60 och 61 §§ undantar cross trade som inte berör Sverige, Danmark, Finland och Norge. För närvarande föreslår utredningen enbart ett undantag för Sverige. Undantaget behöver dock justeras beroende på vilka övriga nordiska länder som väljer att tillträda Rotterdamreglerna (se avsnitt 10.4.1).

Överenskommelser efter att en tvist har uppkommit

106 § Efter det att en tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur tvisten ska behandlas.

Paragrafen vidareför nuvarande 13 kap. 60 § andra stycket andra meningen (se prop. 1993/94:195 s. 262 f.). En motsvarande bestämmelse finns i artiklarna 72.1 och 77 i Rotterdamreglerna. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.1.

14 kap. Om befraktning av fartyg

2 § Detta kapitel tillämpas inte i den utsträckning som något annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller 19 kap. 1 § första stycket 5 och 2 och 3 §§. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri.

Oavsett om befraktningen sker i inrikes fart, konventionsfart som avses i 13 kap. 2 § eller utanför sådan konventionsfart får 18 § om utfärdande av transportdokument inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

I inrikes fart i Sverige gäller det som följer av tredje stycket oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet. Detsamma gäller i sådan konventionsfart som avses i 13 kap. 2 §, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd stat som är bunden av den konvention som anges i 13 kap. 2 §.

Att detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

Paragrafen anger i vilken utsträckning de i huvudsak dispositiva befraktningsreglerna är tvingande.

I *andra stycket* anges att den tvingande regleringen även omfattar preskriptionsbestämmelser. Hänvisningen till regressreglerna i 19 kap. ändras från 19 kap. 1 § fjärde stycket till 19 kap. 2 §. Ändringen beror på att 19 kap. 1 § upphävs och att nya paragrafer införs i 19 kap. I 19 kap. 2 § införs även nya bestämmelser som behandlar talan mot bl.a. skeppslegobefraktare samt kvittning (se 19 kap. 2 § andra och tredje styckena).

Hänvisningen till 19 kap. 3 § är ny. I 19 kap. 3 § andra stycket införs en skriftlighetsregel som grundar sig på Rotterdammreglerna. I övrigt motsvarar paragrafen med vissa ändringar nuvarande 19 kap. 1 § femte stycket.

Hänvisningen till 19 kap. 1 § första stycket 5 ändras inte. Däremot är innehållet i punkten delvis nytt (se kommentaren till 19 kap. 1 §).

Enligt *tredje stycket* får 18 § om utfärdande av transportdokument inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren. De tvingande reglerna gäller oavsett om befraktningen sker i inrikes fart, konventionsfart eller utanför konventionsfart. Detta innebär en utvidgning i förhållande till gällande rätt. Övervägandena finns i avsnitt 9.7. Med konventionsfart avses transport av gods helt eller delvis till sjöss enligt ett transportavtal, när både godsets mottagnings- respektive utlämningsplats och sjötransportens lastnings- respektive lossningshamn ligger i skilda stater och någon av platserna eller hamnarna

ligger i en konventionsstat (se förslaget till 13 kap. 2 § 10). Med konventionsstat avses en stat som är bunden av Rotterdamreglerna.

I tredje stycket ändras även uttrycket konossement till transportdokument. Detta är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap.

I fjärde stycket ändras hänvisningen till definitionen av konventionsfart. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap.

Transportdokument under ett befraktningsavtal

5 § Utfärdar bortfraktaren *transportdokument* för gods som befordras med fartyget *blir bortfraktaren, i förhållande till annan än befraktaren, ansvarig som transportör enligt vad som följer av 13 kap.* Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i *transportdokumentet* kan inte göras gällande mot tredje man, om inte *dokumentet* hänvisar till dem. För *transportdokumentet* gäller vad som föreskrivs om *transportdokument* i 13 kap.

Paragrafen innehåller bestämmelser om transportdokument med bakomliggande certeparti eller annat befraktningsavtal (s.k. trampkonossement).

Paragrafen förenklas på så sätt att andra stycket utgår. I övrigt ändras paragrafens innehåll. Om bortfraktaren utfärdar transportdokument blir bortfraktaren, i förhållande till annan än befraktaren, ansvarig som transportör enligt vad som följer av 13 kap. För transportdokumentet gäller vad som föreskrivs om transportdokument i 13 kap.

I paragrafen ändras även uttrycket konossement till transportdokument. Detta är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. Av samma skäl ändras paragrafens rubrik.

15 § Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggighet. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen *ska* betalas vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på *det negotiabla transportdokumentet*. Gör *resebortfraktaren* inte det får han *eller hon* i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden

inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

Paragrafen innehåller bestämmelser om resebortfraktarens rätt till ersättning för överliggetid. I *tredje stycket* ändras konossement till negotiabelt transportdokument. Detta är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

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

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

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

I fråga om däckslast *ska* 13 kap. 17 § tillämpas.

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

Paragrafen anger funktionsfördelningen mellan bortfraktare och befraktare vid lastning.

I *tredje stycket* ändras hänvisningen till reglerna om däckslast i 13 kap. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap. Paragrafen till vilket det hänvisas har delvis fått nytt innehåll jämfört med motsvarande bestämmelse i nuvarande 13 kap. De nya reglerna anger t.ex. att gods får transporteras på däck även när godset transporteras i eller på containrar eller fordon som tål transport på däck och fartygets däck är särskilt anpassat för transport av sådana containrar eller fordon (se 13 kap. 17 § första stycket 2).

Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

17 § Godset *ska* avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det *ska* avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvvas, befordras och lossas. Bestämmelserna i 13 kap. 14, 15, 18, 47 och 49 §§ *ska* också tillämpas.

Paragrafen innehåller bestämmelser om godsets inlastning.

I dag består paragrafen av två stycken. Av redaktionella skäl sammanfogas dessa. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Hänvisningen till bestämmelserna i 13 kap. ändras. I dag hänvisar paragrafen till bestämmelser som reglerar transportörens skyldighet att undersöka packningen, avsändarens skyldigheter vid farligt gods och gods som kräver särskild vård samt avlastarens rätt att erhålla kvitto på mottagandet av godset. Genom ändringen anpassas hänvisningen till de nya reglerna i 13 kap. Hänvisningen till 13 kap. 15, 47 och 49 §§ motsvarar den nuvarande hänvisningen till 13 kap. 6–8 §§. Eftersom förslaget till nytt 13 kap. innehåller bestämmelser som reglerar transportörens skyldigheter vid mottagandet av godset, transportörens rätt att vägra ta emot eller lasta godset och parternas användning av FIO-/ FIOS-klausuler hänvisas paragrafen även till dessa bestämmelser, dvs. 13 kap. 14 och 18 §§.

Paragrafen hänvisar inte längre till någon bestämmelse som ger avlastaren rätt att erhålla kvitto på mottagandet av godset. Skälet till detta är att förslaget till nytt 13 kap. inte innehåller någon sådan bestämmelse.

Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

Omborddokument

18 § När godset har lastats *ska* resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren annars har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda *ett negotiabelt transportdokument som anger att godset har lastats ombord*, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter finns. *För sådant transportdokument gäller vad som föreskrivs om transportdokument i 13 kap.*

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

Utfärdas enligt befraktningsavtalet *ett negotiabelt transportdokument* med andra villkor än dem som avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för resebortfraktaren, *ska* resebefraktaren hålla *henne eller* honom skadeslös.

Paragrafen innehåller bestämmelser om omborddokument (tidigare ombordkonossement). Syftet med att begära omborddokument kan

variera. Ofta behövs dokumentet vid finansiering eller försäljning av godset.

Paragrafen anpassas till terminologin i förslaget till nytt 13 kap. på så sätt att konossement byts ut mot negotiabelt transportdokument. Av samma skäl ändras paragrafens rubrik.

I nuvarande 13 kap. finns en bestämmelse som ger avlastaren rätt att begära att ombordkonossement ska utfärdas efter att godset lastats ombord. Bestämmelsen vidareförs inte i förslaget till nytt 13 kap. I *första stycket* har därför intagits en förklaring till vad som avses med omborddokument. Det förtydligas att reglerna om transportdokument i 13 kap. gäller även för sådana dokument.

Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

19 § Resan *ska* utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 13 kap. *14 § första stycket och 20–22 §§ ska också tillämpas.*

Paragrafen innehåller bl.a. bestämmelser om resebortfraktarens omsorgsplikt. I paragrafen hänvisas till vissa bestämmelser i 13 kap. som är tillämpliga på resan. Hänvisningarna till bestämmelserna ändras eftersom förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap. Hänvisningarna avser de skyldigheter transportören har beträffande hanteringen av godset (13 kap. 14 § första stycket), transportörens underrättelseskyldighet (13 kap. 20 §), transportörens behörighet att vidta åtgärder med godset (13 kap. 21 §) samt vilket ansvar ägaren av godset har för de åtgärder som transportören vidtar (13 kap. 22 §). Bestämmelserna till vilka det hänvisas skiljer sig i viss mån från de nuvarande, se kommentaren till respektive bestämmelse.

Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

25 § Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. *66, 94 och 95 §§.*

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. *84 §.*

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. *83 §.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om mottagarens och resebortfraktarens ansvar för frakt och andra fordringar. I paragrafen ändras hänvisningarna till 13 kap. Ändringarna beror på att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap. Dessutom tillkommer två hänvisningar på grund av nya bestämmelser i 13 kap.

Första stycket hänvisar till 13 kap. 66, 94 och 95 §§. I dag hänvisar första stycket enbart till nuvarande 13 kap. 19 §. Den paragrafen innehåller bestämmelser om mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar. I förslaget till nytt 13 kap. vidareförs bestämmelsen i 13 kap. 19 § andra stycket. Den återfinns, med vissa ändringar, i förslaget till 13 kap. 95 §.

Enligt de reglerna i nya 13 kap. får inte transportören gentemot innehavaren eller mottagaren göra gällande att frakten inte är betald om transportupplysningarna innehåller en anteckning om att frakten är förbetald (se 13 kap. 66 §, jfr nuvarande 13 kap. 49 § andra stycket). Detta gäller dock inte om innehavaren eller mottagaren är densamma som avsändaren. Det nya 13 kap. reglerar även i vilken utsträckning en innehavare av ett negotiabelt transportdokument kan ådra sig skyldigheter som följer av dokumentet (se 13 kap. 94 §). Bestämmelserna i 13 kap. 66 och 94 §§ har anknytning till skyldigheten att betala frakt. Av det skälet har det intagits en hänvisning till dem i första stycket.

I *andra stycket* ändras hänvisningen från 13 kap. 23 § till 13 kap. 84 §. Bestämmelserna till vilka det hänvisas överensstämmer i allt väsentligt med de nuvarande bestämmelserna.

I *tredje stycket* ändras hänvisningen från 13 kap. 20 § till 13 kap. 83 §. Frånsett vissa redaktionella ändringar överensstämmer den hänvisade paragrafen med nuvarande 13 kap. 20 §. Någon ändring i sak är inte avsedd.

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

Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, *ska* resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta rese-

befraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, *ska* resebortfraktaren lossa och lägga upp godset i säker förvar. Mottagaren och resebortfraktaren *ska* underrättas om uppläggningsen.

I underrättelsen enligt första eller andra stycket *ska* anges en skäligen tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av godset *ska* bestämmelserna i 13 kap. 81 § *också tillämpas*. *Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får resebortfraktaren förfoga över godset på något annat försvarligt sätt.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om uppläggning och försäljning av gods.

I tredje stycket ändras hänvisningen från 13 kap. 22 § till 81 §. Förslaget till 13 kap. 81 § innehåller bestämmelser om försäljning av upplagt gods. Bestämmelserna skiljer sig emellertid från bestämmelserna i nuvarande 13 kap. 22 §, se kommentaren till 13 kap. 81 §. I tredje stycket vidareförs även den bestämmelse som finns i nuvarande 13 kap. 22 § tredje stycket. Den har ingen motsvarighet i det nya 13 kap. Annat försvarligt sätt att förfoga över godset kan efter omständigheterna vara att t.ex. lagra, packa upp, flytta, eller förstöra godset (jfr förslaget till 13 kap. 80 § första stycket).

Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

27 § Resebortfraktaren är ansvarig i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 11, 23–29 och 31–43 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans *eller hennes* vård. Bestämmelserna i 13 kap. 30 § *ska också tillämpas*.

Beträffande mottagarens rätt att åberopa bestämmelserna i 13 kap. gäller 13 kap. 4 §.

Paragrafen reglerar resebortfraktarens ansvar för lastskada och dröjsmålsskada.

I första stycket ändras hänvisningarna till 13 kap. Ansvaret är detsamma som vid styckegodstransport. I det avseendet sker ingen ändring. Emellertid är flera av ansvarsbestämmelserna i förslaget till 13 kap. nya. Förslaget till nytt 13 kap. har dessutom en annan paragrafordning än det nuvarande 13 kap. För bestämmelsernas närmare innehåll hänvisas till kommentaren till respektive bestämmelse.

Övriga ändringar språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

Utformningen av *andra stycket* är ny. Andra stycket hänvisar till 13 kap. 4 §. Enligt 13 kap. 4 § andra stycket ska 13 kap. alltid tillämpas mellan en transportör och en mottagare, förfogandeberättigad eller innehavare som inte är ursprunglig part i ett certeparti eller ett annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.

31 § Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 27 §, ska 13 kap. 24 § första stycket och 25–28 §§ också tillämpas.

Paragrafen reglerar bortfraktarens ansvar för skada till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott som inte omfattas av 27 §. I paragrafen ändras hänvisningen till bestämmelserna i 13 kap. Förutsättningarna för att ansvar ska inträda är desamma som vid styckegodstransport. I det avseendet sker inga ändringar. I förslaget till 13 kap. har bestämmelserna emellertid fått en ny utformning och delvis nytt innehåll. Dessutom har ordningsföljden på paragraferna ändrats. För bestämmelsernas närmare innehåll hänvisas till kommentaren till respektive bestämmelse. Övriga ändringar är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

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

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han *eller hon* ställer in fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna bortfaller.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. När *ett negotiabelt transportdokument* har utfärdats gäller vad nu sagts i förhållande till tredje man bara om fordringen har antecknats i *dokumentet*.

Paragrafen innehåller bestämmelser om dröjsmål med betalning av frakt när ett kvantumkontrakt har ingåtts. I *tredje stycket* ändras konossement till negotiabelt transportdokument. Detta är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. Övriga ändringar

i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

Transportdokument

62 § Tidsbortfraktaren ska på begäran utfärda ett *negotiabelt transportdokument* för inlastat gods för den resa han eller hon ska utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om tidsbortfraktaren därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av *transportdokumentet* utöver vad som följer av befraktningsavtalet, ska tidsbefraktaren hålla tidsbortfraktaren skadeslös. För *transportdokumentet* gäller vad som föreskrivs om *transportdokument* i 13 kap.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en mottagare som inte visar sin behörighet eller i övrigt i strid mot *det negotiabla transportdokumentet*, om han eller hon därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får i andra fall alltid kräva säkerhet för den ersättning han eller hon kan bli skyldig att betala på grund av ett utlämnande.

Paragrafen innehåller bestämmelser om transportdokument vid tidsbefraktning.

Paragrafen anpassas till terminologin i förslaget till nytt 13 kap. på så sätt att konossement byts ut mot *negotiabelt transportdokument*. Av samma skäl ändras paragrafens rubrik.

I *första stycket* förtydligas att reglerna om transportdokument i 13 kap. även gäller för ett *negotiabelt transportdokument* som utfärdats av tidsbortfraktaren.

Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

63 § Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 11, 23–29 och 31–43 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans eller hennes vård. Bestämmelserna i 13 kap. 30 § ska också tillämpas.

Beträffande mottagarens rätt att åberopa bestämmelserna i 13 kap. gäller 13 kap. 4 §.

Paragrafen reglerar tidsbortfraktarens ansvar för lastskada och dröjsmålsskada.

I *första stycket* ändras hänvisningarna till 13 kap. Ansvaret är det samma som vid styckegodstransport. I det avseendet sker ingen ändring. Emellertid är flera av ansvarsbestämmelserna i förslaget till 13 kap. nya. Dessutom har ordningsföljden på paragraferna ändrats. För bestämmelsernas närmare innehåll hänvisas till kommentaren till respektive bestämmelse. Övriga ändringar språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

Utformningen av *andra stycket* är ny. Andra stycket hänvisar till 13 kap. 4 §. Enligt 13 kap. 4 § andra stycket ska 13 kap. alltid tillämpas mellan en transportör och en mottagare, förfogandeberättigad eller innehavare som inte är ursprunglig part i ett certeparti eller ett annat avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.

71 § Betalas tidsfrakten inte i rätt tid, *ska* tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, *ska* tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren ställa in fullgörelsen av befraktningensavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda *negotiabla transportdokument*. Om betalning inte har tagits emot inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

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

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om dröjsmål med betalning av tidsfrakt. I *andra stycket* ändras konossement till *negotiabla transportdokument*. Detta är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

15 kap. Om transport av passagerare och resgods

5 § I detta kapitel avses med

transportör: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med ett fartyg transportera passagerare eller passagerare och resgods,

passagerare: den som transporteras eller ska transporteras med ett fartyg enligt ett avtal om passagerartransport samt den som med transportörens samtycke följer med fordon eller levande djur som transporteras enligt ett avtal om godstransport,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerarens räkning, under förutsättning att transporten inte sker enligt ett certeparti eller ett transportdokument, och

handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på något annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet i eller på sitt fordon.

Paragrafen innehåller definitioner som är av betydelse vid tillämpningen av 15 kap. I definitionen av resgods ändras ”konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godstransport” till ”transportdokument”. Ändringen är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. I förslaget till 13 kap. 57 § finns en närmare beskrivning av vad som avses med ett transportdokument. Någon saklig ändring är inte avsedd.

30 § Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om transport av passagerare och resgods samt om möjligheten att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap.

Paragrafens *andra stycke* innehåller en hänvisning till preskriptionsbestämmelserna i 19 kap. Hänvisningen ändras från 19 kap. 1 § till 19 kap. Ändringen beror på att 19 kap. 1 § upphävs och att nya paragrafer införs i 19 kap. Någon ändring i sak är inte avsedd.

17 kap. Om haveri

1 § Om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last gäller York-Antwerpenreglerna 2016 i den mån något annat inte är avtalat.

Regeringen tillkännager reglernas lydelse i engelsk text och svensk översättning.

Paragrafen anger att York-Antwerpenreglerna 2016 gäller i fråga om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last i den mån något annat inte är avtalat. Övervägandena finns i avsnitt 12.

I *första stycket* ändras hänvisningen från 1994 års York-Antwerpenregler till 2016 års regler. Ändringen är föranledd av att reglerna har reviderats år 2016. När ändringen är genomförd kan regeringen tillkänna 2016 års York-Antwerpenregler.

5 § *Ska* haveribidrag betalas av last eller annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.

Bestämmelser om redarens rätt att hålla inne gods för haveribidrag finns i 13 kap. 83 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att ägaren åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om det framställs krav på det, utan att han *eller hon* ställer säkerhet för det, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till övriga som har del i haveriet.

Paragrafen innehåller bl.a. en hänvisning till bestämmelser om redarens rätt att hålla inne gods för haveribidrag. I *andra stycket* ändras hänvisningen till en av bestämmelserna. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap. I övrigt görs språkliga ändringar. Någon saklig ändring är inte avsedd.

6 § Har en skada eller kostnad drabbat fartyg eller last till följd av olycks-händelse och *ska* den varken hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 45 § tredje stycket eller 14 kap. 40 § fördelas efter samma grunder, faller den som enskilt haveri på den egendom som har drabbats av skadan eller orsakat kostnaden.

Om kostnader som *ska* hänföras till enskilt haveri avser fartyget och lasten eller fartyget och viss del av lasten eller avser delar av lasten tillhörande olika ägare, *ska* kostnaderna fördelas på den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. Kostnader för bärgning av last fördelas på dennas värde och den frakt som avser godset.

Utredning och fördelning av haveri som avses i andra stycket görs genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller i tillämpliga delar.

Paragrafen innehåller bestämmelser om enskilt haveri. I *första stycket* ändras en hänvisning. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap. I övrigt görs språkliga ändringar. Någon saklig ändring är inte avsedd.

19 kap. Om preskription av vissa fordringar

1 § *Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om*

1. en fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. en fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. en fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. en fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på denne enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. en fordran på ersättning enligt 13 kap., med undantag för 13 kap. 5 § andra stycket, 21, 22, 42, 45, 54, 55, 84 eller 95 §§: inom två år från den dag då godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under transporten, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. en fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund (13 kap. 45 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa,

10. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispaschör, anses talan om fordringen väckt.

Paragrafen är ny. Den innehåller bestämmelser om preskriptionstider för vissa fordringar i sjölagen. Frånsett vissa ändringar i första stycket överensstämmer paragrafen med nuvarande 19 kap. 1 § första-tredje styckena.

I förhållande till paragrafens nuvarande lydelse görs ändringar i första stycket femte och åttonde punkterna. Någon ändring i sak i övrigt är inte avsedd.

I femte punkten ändras preskriptionstidens längd och de fordringar som preskriptionstiden gäller för. Dessutom förtydligas från vilken dag preskriptionstiden ska börja räknas. Ändringarna bygger på artikel 62.1 och 62.2 i Rotterdamreglerna. Preskriptionstiden förlängs från ett till två år. Den ska börja räknas från den dag då godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. Preskriptionstiden gäller för en fordran på ersättning enligt 13 kap., dock med undantag för det fall ersättningen grundar sig på 13 kap. 5 § andra stycket, 21, 22, 42, 45, 54, 55, 84 eller 95 §§. Undantagen avser transportörens skyldighet att utge ersättning för bidrag vid gemensamt haveri eller för bärgarlön som mottagaren har betalat (13 kap. 5 § andra stycket), ansvar när särskilda åtgärder har vidtagits beträffande godset (13 kap. 21 och 22 §§), transportörens ansvar vid transporter som sker före eller efter sjötransporten (13 kap. 42 §), transportavbrott och avståndsfrakt (13 kap. 45 §), avsändarens avtalsbrott (13 kap. 54 §), betalning av frakt (13 kap. 55 §), avsändarens ansvar för fordringar (13 kap. 84 §) och mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar när godset lämnas ut på annat sätt än mot ett negotiabelt transportdokument (13 kap. 95 §). Bestämmelserna i 13 kap. 5 § andra stycket 21, 22, 45, 54, 55, 84 och 95 §§ grundar sig inte på Rotterdamreglerna. När 13 kap. 42 § är tillämplig ska preskriptionstiden för

väckande av talan bestämmas enligt bestämmelser i andra transporträttsliga konventioner (se vidare kommentaren till 13 kap. 42 §).

Preskriptionstiden i femte punkten är inte begränsad till att avse fordringar som riktas mot någon särskild part i 13 kap. Det har ingen betydelse om fordringen riktas mot transportören, avsändaren eller annan, t.ex. en maritimt utförande part (se UNCITRAL A/CN.9/616 p. 125).

Regleringen i femte punkten omfattar även en talan som inte grundar sig på transportavtalet enligt 13 kap. (se 13 kap. 41 och 56 §§).

I åttonde punkten ändras en hänvisning. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap. Någon saklig ändring är inte avsedd.

2 § Den som infriat en fordran som avses i 1 § första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Talan mot den som, enligt 13 kap. 64 § tredje stycket, är skeppslegobefraktare eller identifieras som transportör får väckas efter den tid som anges i 1 § första stycket 5. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag då transportören identifierades eller då fartygets registrerade ägare eller skeppslegobefraktaren visade att han eller hon inte var transportör.

För kvittning med fordran som är preskriberad enligt 1 § första stycket 5 gäller 10 § preskriptionslagen (1981:130).

Paragrafen är ny. Den innehåller kompletterande bestämmelser till preskriptionsregeln i 1 § första stycket femte punkten. Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 19 kap. 1 § fjärde stycket. Skälet till att bestämmelserna förs över till en ny paragraf är enbart redaktionellt. Någon ändring i sak är inte avsedd. Andra och tredje styckena bygger på Rotterdamreglerna och har ingen motsvarighet i nuvarande 19 kap. 1 §.

Första stycket reglerar preskriptionstiden när regresstalan förs och grundar sig på artikel 3:6 bis i Haag-Visbyreglerna. Bestämmelsen infördes i sjölagen i samband med 1973 års sjölagsändringar (se prop. 1973:137 s. 150). Enligt Haag-Visbyreglerna får regresstalan föras även efter utgången av den preskriptionstid som gäller för fordringen under förutsättning att en längre preskriptionstid gäller för regresstalan enligt domstolslandets lag. Fristen för regresstalan får

dock inte understiga tre månader räknat från den dag då regressborgenären infriade anspråket eller mottog stämning. Rotterdamreglerna innehåller motsvarande bestämmelser i artikel 64. Utredningen har bedömt att den gällande bestämmelsen uppfyller Rotterdamreglernas krav. Den vidareförs därför utan någon ändring i sak. I förhållande till bestämmelsens nuvarande lydelse ändras enbart hänvisningen till preskriptionsregeln i 1 § första stycket 5. Ändringen beror på att 19 kap. har en ny paragrafindelning.

I *andra stycket* anges att talan mot den som enligt 13 kap. 64 § tredje stycket är skeppslegobefraktare eller identifieras som transportör får väckas efter tvåårsfristen i 1 § första stycket 5, men inte senare än ett år från den dag då transportören identifierades eller då fartygets registrerade ägare eller skeppslegobefraktaren visade att han eller hon inte var transportör. Bestämmelsen bygger på artikel 65 i Rotterdamreglerna. På motsvarande sätt som artikel 64 anges i artikel 65 att talan får väckas efter utgången av den preskriptionstid som gäller för fordran under förutsättning att en längre preskriptionstid gäller för talan enligt domstolslandets lag. Talefristen får dock inte understiga 90 dagar räknat från den dag då transportören identifierades eller då fartygets registrerade ägare eller skeppslegobefraktaren visade att han eller hon inte var transportör. Den utökade fristen uppgår till ett år, vilket överensstämmer med vad som gäller för regresstalan enligt första stycket.

Tredje stycket reglerar kvittning med fordran som är preskriberad enligt 1 § första stycket 5. Bestämmelsen bygger på artikel 62.3 i Rotterdamreglerna. Hänvisningen till 10 § preskriptionslagen innebär att en preskriberad fordran får användas till kvittning, om detta annars är tillåtet och den inte var preskriberad vare sig när borgenären förvärvade den eller när borgenären kom i skuld till gäldenären.

3 § Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i 1 § första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i 1 § första stycket 1, 2 eller 5 har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i 1 § första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum.

Avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i 1 § första stycket 5 ska vara skriftligt.

I 13 kap. 7 § första stycket 4 och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första och andra styckena samt 1 § första stycket 5 och 2 §. I 15 kap. 35 § andra och tredje styckena finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt 1 § första stycket 6 och 7.

Paragrafen är ny. Den innehåller bestämmelser om förlängning av preskriptionstiden genom avtal samt upplysningar om tvingande regler. Paragrafens första och tredje stycke motsvarar med vissa ändringar nuvarande 19 kap. 1 § femte stycket. Paragrafens andra stycke bygger på Rotterdamreglerna.

I förhållande till bestämmelserna i nuvarande 19 kap. 1 § femte stycket görs endast begränsade ändringar.

I *första stycket* andra meningen utvidgas de undantag som anges i meningen. Utvidgningen innebär att även avtal som gäller preskription enligt 1 § första stycket 5 undantas. Skälet för utvidgningen är att artikel 63 i Rotterdamreglerna inte uppställer någon bortre tidsgräns för hur lång en förlängning av preskriptionstiden får vara. I övrigt görs redaktionella ändringar som inte är avsedda att medföra någon ändring i sak.

Enligt artikel 3.6 Haag-Visbyreglerna kan parterna efter det att den skadebringande händelsen inträffat komma överens om förlängning av preskriptionstiden. I Rotterdamreglerna regleras förlängning av preskriptionstiden i artikel 63. Enligt artikel 63 får den som fått krav riktat mot sig förlänga preskriptionstiden. Det är således fråga om en ensidig utfästelse. En liknande bestämmelse finns i artikel 20.4 Hamburgreglerna. Utredningen har bedömt att det enbart är en begreppsfråga huruvida förlängningen ska betraktas som ett avtal eller en ensidig utfästelse. Av det skälet anges det inte särskilt i lagtexten att det i praktiken är fråga om en ensidig utfästelse.

Andra stycket innehåller en ny bestämmelse. Den föreskriver att avtal om förlängning av preskriptionstid ska vara skriftligt. Formkravet följer av artikel 3 i Rotterdamreglerna. Enligt förslaget till 13 kap. 6 § får skriftlighetskravet uppfyllas genom att parterna använder elektronisk kommunikation.

I *tredje stycket* ändras hänvisningen till den bestämmelse i 13 kap. som anger vilka regler som är tvingande. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. har en annan paragrafindelning än det

nuvarande 13 kap. Hänvisningen till 14 kap. 2 § ändras inte. Som en följd av den nya regleringen i 13 kap. föreslås emellertid vissa ändringar i 14 kap. 2 §, se kommentaren till den paragrafen.

Eftersom Rotterdamreglerna innehåller bestämmelser om förlängning av preskriptionsavtal, vilka motsvarar bestämmelserna om preskriptionsavtal i första stycket, och att det i andra stycket införs en bestämmelse om krav på skriftlighet får parterna inte avvika från bestämmelserna i dessa stycken. En upplysning om detta införs i tredje styckets första mening. I samma mening ändras hänvisningarna till övriga bestämmelser i 19 kap. Detta är en följd av den nya paragrafindelningen i 19 kap. Bestämmelserna till vilka det hänvisas har delvis nytt innehåll, se kommentaren till respektive bestämmelse.

Även i andra meningen ändras en hänvisning. Någon ändring i sak är dock inte avsedd.

4 § Frågor om preskription av en fordran som avses i detta kapitel bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

Paragrafen är ny. Den innehåller en bestämmelse om tillämplig lag. Paragrafen motsvarar nuvarande 19 kap. 1 § sjätte stycket. Av redaktionella skäl förs bestämmelsen över till en ny paragraf. I förhållande till nuvarande 19 kap. 1 § sjätte stycket görs en redaktionell ändring. Den beror på att paragrafindelningen ändras i 19 kap. Någon ändring i sak är inte avsedd.

5 § Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i 1 § första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Paragrafen är ny. Den innehåller en upplysning om att det finns särskilda bestämmelser om preskription i Atenförordningen och Atenkonventionen. Paragrafen motsvarar nuvarande 19 kap. 1 § sjunde stycket. Skälet till att upplysningen förs över till en ny paragraf är enbart redaktionellt. I förhållande till nuvarande 19 kap. 1 § sjunde stycket görs en redaktionell ändring. Den beror på att paragrafindelningen ändras i 19 kap. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2019 beträffande 17 kap. 1 § och i övrigt den dag regeringen bestämmer.
2. I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

Övervägandena finns i avsnitt 13.

Av *första punkten* framgår att den del av lagen som avser ändringen i 17 kap. 1 § träder i kraft den 1 juli 2019 och att övriga delar träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Enligt *andra punkten* ska äldre bestämmelser tillämpas på avtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Med avtal avses i första hand transportavtal. Bestämmelsen omfattar emellertid även andra avtal som omfattas av de nya bestämmelserna, t.ex. avtal om förlängning av preskription enligt 19 kap. 3 § första stycket.

15.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg

2 § I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg får regeringen, i den mån det *anses nödvändigt*, förordna, att resa med sådant fartyg *får ske endast* med tillstånd av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor som *gäller* för tillståndet. *Det nu sagda ska dock inte tillämpas på* fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350.

För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller *på* fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord *på* fartyget *får villkor inte ställas upp*.

Trots förordnande enligt första stycket, *ska de bestämmelser* i sjölagen (1994:1009) som avser befogenhet för en befälhavare att sälja av redarens gods eller för en befälhavare, transportör eller bortfraktare att sälja av lasten eller som rör lossning av gods på annan plats än på bestämelseorten, tillämpas även om därigenom gods skiljs från fartyget på annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock får i fall, som avses i 13 kap. 54 § *andra* stycket och 14 kap. 34 § sjölagen, lossning av gods inte ske på annan plats än i lastningshamnen utan medgivande av regeringen eller av den som regeringen därtill bemyndigat.

Paragrafen innehåller bestämmelser som ger regeringen eller den regeringen har bemyndigat möjlighet att förordna om villkor för resa med vissa registreringspliktiga svenska fartyg. I *tredje stycket* ändras en hänvisning. Ändringen är föranledd av att förslaget till nytt 13 kap. i sjölagen har en annan paragrafindelning än det nuvarande 13 kap. Övriga ändringar i paragrafen är språkliga. Någon saklig ändring är inte avsedd.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder lagändringarna i kraft den dag regeringen bestämmer. Några övergångsbestämmelser ges inte. Övervägandena finns i avsnitt 13.

15.3 Förslaget till lag om ändring i köplagen (1990:931)

49 § Följer tidpunkten för betalningen inte av avtalet, *ska* köparen betala när säljaren kräver det. Köparen är dock inte skyldig att betala förrän varan hålls *henne eller* honom till handa eller ställs till hans *eller hennes* förfogande i enlighet med avtalet.

Innan köparen betalar har han *eller hon* rätt att undersöka varan på det sätt som följer av sedvänja eller bör medges med hänsyn till omständigheterna, om inte det avtalade sättet för avlämnandet och betalningen är oförenligt med en sådan undersökning.

Har *ett transportdokument* utfärdats för varans transport till bestämmelseorten på sådana villkor att säljaren inte sedan betalning har skett får förfoga över varan, får utan hinder av första eller andra stycket betalning krävas mot *transportdokumentet* eller när köparen har tagit emot *det* eller annat bevis för att varan transporteras på sådana villkor.

Paragrafen innehåller bestämmelser om betalning av varan.

I *tredje stycket* utmönstras ordet konossement. I stället införs transportdokument i vilka det gjorts till villkor att säljaren inte sedan betalning har skett får förfoga över varan. Ändringen är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. i sjölagen. De dokument som avses är de negotiabla transportdokumenten, som

även framledes i praktiken kan förväntas vara konossement. Vidare har vissa redaktionella ändringar gjorts. För att förenkla texten har fraktsedel utgått. Någon saklig ändring är inte avsedd.

Övriga ändringar i paragrafen är språkliga och inte avsedda att medföra någon ändring i sak.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder lagändringarna i kraft den dag regeringen bestämmer. Några övergångsbestämmelser ges inte. Övervägandena finns i avsnitt 13.

15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling

2 § Följande handlingar omfattas av bestämmelserna om dödande av förkommen handling:

1. löpande skuldebrev,
2. växlar,
3. *negotiabla transportdokument*,
4. andra handlingar än de som anges i 1–3, vars uppvisande utgör villkor för rätt att kräva betalning eller att begära att någon annan förpliktelse fullgörs,
5. handlingar, vars uppvisande utgör villkor för att antecknas som innehavare av en rättighet på ett sådant konto som avses i lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument,
6. aktiebrev, och
7. inteckningshandlingar.

Bestämmelserna tillämpas inte på banksedlar. De tillämpas inte heller på obligationer eller förlagsbevis utom i fråga om obligationer med en löptid på högst ett år som har ställts till innehavaren och som ges ut av en bank eller ett kreditmarknadsföretag.

I paragrafen anges vilka handlingar som omfattas av bestämmelserna om dödande av förkommen handling. I *första stycket* tredje punkten ändras konossement till *negotiabla transportdokument*. Ändringen

är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. i sjölagen. Någon saklig ändring är inte avsedd.

12 § Den som är förpliktad att fullgöra vad som blivit utfäst i en dödad handling ska utfärda en ny handling som svarar mot den handling som har dödats. Är den dödade handlingen en in-tecknad fordringshandling eller ett aktiebrev ska i stället den in-tecknade egendomens ägare respektive aktiebolaget utfärda en ny handling. Någon ny handling ska dock inte utfärdas, om den dödade handlingen var en handling vars uppvisande endast utgjorde ett villkor för att någon ska antecknas som innehavare av en rättighet på ett sådant konto som avses i lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument.

En ny handling, som enligt första stycket utfärdas i stället för en dödad in-teckningshandling, gäller inte som in-teckningshandling förrän anteckning gjorts enligt 13 § andra stycket.

I fråga om växel och *negotiabla transportdokument* gäller även särskilda bestämmelser om ställande av säkerhet.

Av paragrafen framgår skyldigheten att efter beslut om dödande av handling utfärda en ny handling motsvarande den som dödats. I *tredje stycket* ändras konossement till *negotiabla transportdokument*. Ändringen är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. i sjölagen. Någon saklig ändring är inte avsedd. Särskilda bestämmelser om ställande av säkerhet finns i förslaget till 13 kap. 79 §.

24 § En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av pantbrev i en fastighet eller en tomträtt får överklagas till tingsrätten i den ort där det in-skrivningskontor som handlägger in-skrivningsärenden avseende fastigheten ligger. Om beslutet avser pantbrev på grund av in-teckning i skepp eller skeppsbygge, får det överklagas till tingsrätten i skeppets hemort eller i den ort där bygget utförs.

En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av företagsin-teckningsbrev eller företagsin-teckning får överklagas till tingsrätten i den ort där in-skrivningsmyndigheten ligger.

En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av in-tecknad fordringshandling får överklagas till tingsrätten i den ort där in-skrivningsmyndigheten ligger eller, i fråga om in-teckning i järnväg, tingsrätten i den ort där det in-skrivningskontor som handlägger in-skrivningsärenden avseende järnvägen ligger.

En förvaltningsmyndighets beslut om dödande av *negotiabelt transportdokument* får överklagas till tingsrätten i godsets bestämmelseort.

I andra fall än som avses i första–fjärde styckena får en förvaltningsmyndighets beslut om dödande av förkommen handling överklagas till tingsrätten i den ort där förpliktelsen ska fullgöras. Om en sådan ort inte är nämnd i handlingen får beslutet överklagas till den tingsrätt där den förpliktade ska svara i tvistemål som avser betalningsskyldighet i allmänhet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om överklagande. I *fjärde stycket* ändras konossement till negotiabelt transportdokument. Ändringen är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. i sjölagen. Någon saklig ändring är inte avsedd.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder lagändringarna i kraft den dag regeringen bestämmer. Några övergångsbestämmelser ges inte. Övervägandena finns i avsnitt 13.

15.5 Förslaget till förordning om ändring i kungörelsen (1904:12 s. 3) angående vad till svenska handelns och sjöfartens betryggande under krig mellan främmande makter bör iakttagas m.m.

2 § *Befälhavare på fartyg får inte inneha falska eller dubbla skeppshandlingar och negotiablera transportdokument. Det är inte heller tillåtet för befälhavaren att vid något tillfälle eller under vilken förevändning som helst föra utländsk flagga.*

I paragrafen ändras konossement till negotiablera transportdokument. Ändringen är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. i sjölagen. Övriga ändringar i paragrafen är språkliga. Någon saklig ändring är inte avsedd.

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder förordningen i kraft den dag regeringen bestämmer. Några övergångsbestämmelser ges inte. Övervägandena finns i avsnitt 13.

15.6 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1956:413) om klassificering av kött

6 § Kött av nötkreatur, häst, får, svin eller ren, som *inte* är klassificerat, *får inte säljas* eller saluhållas under benämning, som överensstämmer med av *Jordbruksverket* enligt 5 § för viss kvalitets klass fastställd benämning eller är av beskaffenhet att lätt kunna förväxlas med sådan benämning eller, utan att vara av beskaffenhet som nyss är sagt, innehåller ordet "Klass" eller förkortning av detta ord eller ordsammanställning, *i vilken* nämnda ord ingår. Hinder *ska* dock *inte* föreligga för användningen av benämningen "Prima" eller "Sekunda".

Det är inte tillåtet att i slutsedel, leveranskontrakt, räkning, följesedel, transportdokument eller annan skriftlig handling, som upprättats i samband med försäljning av kött som inte är klassificerat, använda sådan benämning på köttet, som enligt första stycket inte får nyttjas vid försäljning eller saluhållande av varan.

I paragrafen ersätts begreppen fraktsedel och konossement av transportdokument. Ändringen är en följd av den nya terminologin i förslaget till nytt 13 kap. i sjölagen. Övriga ändringar i paragrafen är språkliga. Någon saklig ändring är inte avsedd.

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder förordningen i kraft den dag regeringen bestämmer. Några övergångsbestämmelser ges inte. Övervägandena finns i avsnitt 13.

Kommittédirektiv 2016:113

En modern reglering av godstransporter till sjöss

Beslut vid regeringssammanträde den 22 december 2016

Sammanfattning

En betydande del av Sveriges import- och exportgods transporteras till sjöss. Det är viktigt för den svenska industrin att transporterna kan bedrivas enligt ett regelverk som är anpassat efter dagens behov. Konventionen om avtal om internationell transport helt eller delvis till sjöss, de s.k. Rotterdamreglerna, utgör en modernisering av den internationella regleringen på området. Rotterdamreglerna innehåller bl.a. bestämmelser om digitala transportdokument och om transporter som ansluter till sjötransporten. Avsikten med Rotterdamreglerna är också att försöka skapa en enhetlig internationell reglering av godstransporter till sjöss.

En särskild utredare ska lämna ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda Rotterdamreglerna och lämna ett förslag till ställningstagande. Om utredaren föreslår att Sverige ska tillträda Rotterdamreglerna, ska utredaren också föreslå när det bör ske. Utredaren ska vidare föreslå de lagändringar som behövs eller som i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. I uppdraget ingår att ta ställning till hur regleringen av inrikes godstransporter till sjöss ska utformas och föreslå de lagändringar som bedöms lämpliga i sammanhanget.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2018.

Den internationella regleringen av godstransporter till sjöss

Den grundläggande regleringen av internationella godstransporter till sjöss utgörs av 1924 års internationella konvention för förenhetligandet av vissa regler avseende konossement, med tillhörande ändringsprotokoll från år 1968 (Haag-Visbyreglerna).

År 1978 antog FN:s kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) en ny konvention på området: FN:s konvention avseende transport av gods till sjöss (Hamburgreglerna). Konventionen utgjorde ett försök till att modernisera de redan vid den tiden föråldrade Haag-Visbyreglerna. Hamburgreglerna fick emellertid inte någon större internationell framgång. Konventionen trädde visserligen i kraft, men endast ett fåtal och ur handelspolitisk synvinkel mindre betydelsefulla länder har tillträtt den. Fortfarande utgör därmed Haag-Visbyreglerna den internationella standarden på området.

År 2000 tog Internationella sjörättskommittén (CMI) initiativ till ett nytt försök att modernisera den internationella regleringen på området. Efter förhandlingar i UNCITRAL antog FN:s generalförsamling år 2008 Rotterdamreglerna.

Rotterdamreglerna

Avsikten med Rotterdamreglerna är att skapa en modern och enhetlig reglering av internationella godstransporter till sjöss. Konventionen reglerar som utgångspunkt samtliga typer av sjötransportavtal med undantag för avtal om befaktning av fartyg eller del av ett fartyg (certeparti). Däremot kan reglerna, precis som Haag-Visbyreglerna, bli tillämpliga också vid sådana avtal, om exempelvis ett konossement utfärdas under ett certeparti.

Haag-Visbyreglerna reglerar endast transporter där konossement har utfärdats. Med tiden har dock bruket av konossement på marknaden minskat till förmån för andra transportdokument. En viktig modernisering av regelverket består i att Rotterdamreglerna är neutrala i fråga om vilket slags transportdokument som används. Reglerna tar sikte på samtliga typer av transportdokument, med undantag för certepartier och liknande. Genom reglerna införs också en standard för användning av digitala transportdokument, vilket

saknas i Haag-Visbyreglerna. Regleringen har dessutom gjorts teknikneutral för att inte lägga hinder i vägen för den fortsatta tekniska utvecklingen på området.

Bestämmelserna tillämpas inte enbart på sjötransporter utan också i fråga om anslutande landtransporter. Utvecklingen av containertransporter har bidragit till att produktionen av varor och transporterna av dessa har integrerats. Inom både tillverkningsindustrin och transportnäringen fokuseras i dag på transporter dörr-till-dörr snarare än på sjötransporterna som sådana. Genom att även reglera anslutande transporter skapas en större förutsägbarhet om vilket ansvaret är för förlust av och skador på godset som inträffar i anslutning till sjötransporten.

Rotterdamreglerna inrymmer även en ökad helhetssyn på sjötransportavtalet som en form av samarbete mellan avsändaren och transportören. Medan syftet i Haag-Visbyreglerna närmast uteslutande är att skydda avsändaren och mottagaren av godset från missbruk av kontraktsfriheten från redarnas sida, har utvecklingen gått mot att vissa avsändare i dag har en starkare förhandlingsposition än rederierna. Det gäller särskilt stora industrikoncerner som låter transportera betydande mängder gods. Samtidigt har transporterna och logistiken avseende dessa blivit alltmer komplicerade. Detta ställer krav på ett ökat samarbete mellan transportör och avsändare och av den anledningen har frågan om avsändarens ansvar utvecklats i Rotterdamreglerna. Rotterdamreglerna reglerar således fler aspekter av transportavtalet än Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna.

Vidare öppnar den mer jämbördiga förhandlingspositionen mellan avsändare och transportör för en ökad kontraktsfrihet och därmed större utrymme att komma överens om utformningen av ansvaret. Det finns mot den bakgrunden särskilda bestämmelser om möjlighet att avvika från det i konventionen föreskrivna transportörsansvaret i fråga om transport under s.k. volymkontrakt, dvs. avtal om transport av en större mängd gods under en viss tidsperiod.

Rotterdamreglerna bidrar till en ökad enhetlighet av det internationella regelverket genom att stater som tillträder konventionen ska säga upp Haag-Visbyreglerna respektive Hamburgreglerna. Detta medför att dessa gradvis kan fasas ut i takt med att fler länder tillträder Rotterdamreglerna.

Den nuvarande svenska lagstiftningen

Bestämmelser om transport av styckegods till sjöss finns i 13 kap. sjölagen (1994:1009). Med styckegods avses gods som paketerats. Hit hör gods som transporteras i containrar eller på pallar. Bestämmelserna tillämpas vid både internationella och inrikes transporter. I fråga om certepartier tillämpas som utgångspunkt i stället bestämmelserna i 14 kap. sjölagen om befraktning av fartyg. Certepartier ingås huvudsakligen i fråga om bulktransport, dvs. transport av gods som inte har paketerats. Hit räknas bl.a. transport av olja och kemikalier med tankfartyg. Vissa av bestämmelserna i 13 kap. sjölagen är emellertid tillämpliga då konossement utfärdas under ett certeparti.

Bestämmelserna bygger i grunden på Haag-Visbyreglerna. Sjölagsutredningen föreslog i sitt betänkande Översyn av sjölagen 2 (SOU 1990:13) att Sverige skulle tillträda Hamburgreglerna, men endast under förutsättning att konventionen vann en förhållandevis vidsträckt anslutning. När så inte skedde valdes från svensk sida att behålla anslutningen till Haag-Visbyreglerna. Samtidigt anpassades sjölagens regler om godsbefordran till Hamburgreglerna i den utsträckning det var möjligt utan att bryta mot de folkrättsliga förpliktelserna som följer av Haag-Visbyreglerna (se prop. 1993/94:195 s. 150 f.). Regleringen kan därför i någon mån sägas utgöra en hybrid mellan de äldre Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna.

Utredningsuppdraget

Ett svenskt tillträde till Rotterdamreglerna

Utredaren ska lämna ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda Rotterdamreglerna och lämna förslag till ett ställningstagande. Ett tillträde innebär att Sverige behöver säga upp Haag-Visbyreglerna.

Mycket talar för att Sverige bör tillträda Rotterdamreglerna. Ett tillträde till Rotterdamreglerna kan förväntas medföra att regleringen av godstransporter till sjöss moderniseras, inte minst på det internationella planet. Genom Rotterdamreglerna ges också förutsättningar för en enhetlig internationell reglering för godstransporter till sjöss. Detta är särskilt önskvärt på grund av sjöfartens inter-

nationella karaktär. Sverige kan på detta sätt bidra till att ge rederinärningen och svensk industri i övrigt bättre förutsättningar att bedriva transportverksamhet med en reglering som är anpassad till de krav som ställs inom den moderna logistiken.

En tillämpning av Rotterdamreglernas bestämmelser om domstols behörighet kräver en särskild förklaring från den tillträdande staten. Bestämmelserna om domstols behörighet omfattas av EU:s exklusiva behörighet och en tillämpning av dessa skulle medföra att det krävs ett bemyndigande från EU för att tillträda Rotterdamreglerna. Utgångspunkten för utredaren ska därför vara att någon förklaring om tillämpning av bestämmelserna om domstols behörighet inte ska avgas. En stat kan också efter en särskild förklaring förbinda sig att tillämpa Rotterdamreglernas bestämmelser om skiljeförfaranden. Dessa bestämmelser har ett nära samband med konventionens reglering av domstolsbehörigheten och utgångspunkten bör mot den bakgrunden vara att någon förklaring inte heller ska avgas i det avseendet.

Tidpunkten för ett svenskt tillträde

I uppdraget ingår också att föreslå när Sverige bör tillträda konventionen.

Rotterdamreglerna har ännu inte trätt i kraft. I dagsläget har endast ett fåtal stater tillträtt konventionen. Det beror sannolikt på att flera stater inväntar hur handelspolitiskt betydelsefulla stater ska agera i frågan. Exempelvis har länder som Danmark och Norge förberett lagförslag i frågan, men ännu inte tillträtt konventionen. Eftersom ett viktigt syfte med Rotterdamreglerna är att skapa en enhetlig internationell reglering av godstransporter bör även i Sverige hänsyn tas till hur andra för Sverige handelspolitiskt betydelsefulla länder väljer att agera i tillträdesfrågan. Med tanke på att den svenska lagstiftningen om transport av gods till sjöss bygger på ett nordiskt samarbete bör från svensk sida särskild hänsyn tas till övriga nordiska länders ställningstagande i tillträdesfrågan.

Lagändringar med anledning av ett tillträde

I uppdraget ingår vidare att föreslå de lagändringar som behövs eller som i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Detta gäller oavsett vilket ställningstagande utredaren gör i frågan om Sveriges tillträde till Rotterdamreglerna.

För att Rotterdamreglerna ska få rättslig giltighet i Sverige krävs att de införlivas med svensk rätt. Införlivandet kan ske antingen genom transformering (dvs. att bestämmelserna omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning nya bestämmelser krävs) eller genom inkorporering (dvs. att det föreskrivs att bestämmelserna ska gälla som lag i Sverige).

Det finns för- och nackdelar med båda metoderna. På sjötransporträttens område har vanligen bestämmelserna transformerats till svensk lag. Så har gjorts med Haag-Visbyreglerna i 13 kap. sjölagen. En fördel med den metoden är att bestämmelserna kommer att vara skrivna på svenska. Regleringen blir därigenom mer lättillgänglig och termer och uttryck som används kan anpassas till den övriga svenska lagstiftningen. Bestämmelserna kommer också att bättre passa in i den övriga sjötransporträtten, som har samlats i sjölagen. Nackdelarna är att metoden är resurskrävande och att det finns en risk att den internationella enhetligheten i viss mån går förlorad i och med att bestämmelsernas utformning anpassas till svenska förhållanden samtidigt som regleringen i hög grad kan förutses komma till användning i internationella förhållanden.

Beträffande inkorporeringsmetoden – som med tiden har tillämpats allt oftare inom transporträtten – gäller det omvända. Den bidrar till en ökad internationell enhetlighet, men risken finns att lagstiftningen i någon mån framstår som främmande i förhållande till den övriga nationella rätten.

Ett tillträde till Rotterdamreglerna medför som nämnts att Haag-Visbyreglerna måste sägas upp. Införlivas Rotterdamreglerna med svensk rätt, innebär det att de bestämmelser i sjölagen som i dag tillämpas på internationella godstransporter till sjöss behöver ändras. Även andra transporträttsliga bestämmelser kan beröras i och med att Rotterdamreglerna även reglerar till sjötransporten anslutande transporter. Utredaren ska identifiera vilka transporträttsliga bestämmelser som berörs av ett tillträde till Rotterdamreglerna och föreslå de lagändringar som är nödvändiga med anledning av ett tillträde

eller som annars framstår som lämpliga. I uppdraget ingår däremot inte att göra en översyn av bestämmelserna om befraktning av fartyg. Utredaren är dock oförhindrad att föreslå ändringar i dessa bestämmelser, eller andra bestämmelser om godstransport, om det behövs eller framstår som lämpligt med anledning av ett tillträde till Rotterdamreglerna.

Utredaren ska också identifiera vilka andra bestämmelser än sådana som direkt reglerar godstransporter som kan vara relevanta inför ett beslut i fråga om ett tillträde till Rotterdamreglerna. Det gäller främst bestämmelser som reglerar behörig domstol och lagval i händelse av tvist om en transport. Som nämnts ovan är utgångspunkten för utredningen att Sverige inte ska förbinda sig att tillämpa Rotterdamreglernas bestämmelser om behörig domstol och skiljeförfaranden. Utredaren behöver dock ändå belysa hur de bestämmelser om behörig domstol, skiljeförfaranden och lagval som gäller i dag i fråga om godstransporter till sjöss förhåller sig till ett tillträde till Rotterdamreglerna och lämna eventuella förslag till lagändringar. Utredaren ska särskilt beskriva förenligheten av utredningens bedömningar och förslag med den EU-rättsliga regleringen på området. En fråga som ansluter till det sagda och som utredaren också ska överväga är i vilken utsträckning den föreslagna regleringen ska vara tvingande (se prop. 2013/14:243 s. 35 och 37).

Regleringen av inrikes godstransporter till sjöss

I uppdraget ingår att föreslå hur regleringen av inrikes godstransporter till sjöss ska vara utformad.

Ett svenskt tillträde till Rotterdamreglerna berör strikt sett endast internationella godstransporter. Den nuvarande regleringen av godstransporter i sjölagen är emellertid tillämplig på både internationella och inrikes sjötransporter. I samband med att Rotterdamreglerna införs framstår det bl.a. av den anledningen som nödvändigt att ta ställning till vilken reglering som ska tillämpas på inrikes transporter. En allmän utgångspunkt bör vara att godstransporterna ska regleras likartat oavsett om det är fråga om inrikes eller internationella sjötransporter. Många inrikes transporter skiljer sig inte nämnvärt från internationella transporter. Denna utgångspunkt behöver dock inte gälla undantagslöst. Exempelvis kan det finnas skäl att särreglera

vissa typer av inrikes sjötransporter. Utredaren kan således helt eller delvis föreslå avvikande regler för inrikes transporter, om utredaren anser att det finns skäl för det.

Arbetets bedrivande och redovisning av uppdraget

Utredaren ska, i den utsträckning det bedöms lämpligt, inhämta synpunkter från branschen och från berörda myndigheter och organisationer, däribland organisationer som företräder arbetsgivare och arbetstagare. Utredaren ska vidare hålla sig informerad om hur de övriga nordiska länderna samt andra länder som är betydelsefulla för Sverige ur handelspolitisk synvinkel ser på frågan om tillträde till och införlivande av Rotterdamreglerna.

Utredaren ska redovisa ekonomiska konsekvenser och andra effekter av framlagda förslag för företag och enskilda samt för det allmänna enligt 14–15 a §§ kommittéförordningen (1998:1474). Om förslagen kan förväntas leda till intäktsminskningar eller kostnadsökningar för det allmänna, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2018.

(Justitiedepartementet)

Kommittédirektiv 2017:121

Tilläggsdirektiv till Utredningen om en modern reglering av godstransporter till sjöss (Ju 2016:24)

Beslut vid regeringssammanträde den 7 december 2017

Förlängd tid för uppdraget

Regeringen beslutade den 22 december 2016 kommittédirektiv om modernisering av regleringen av godstransporter till sjöss (dir. 2016:113). Utredningen skulle redovisa sitt uppdrag senast den 1 februari 2018.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 1 augusti 2018.

(Justitiedepartementet)

Rotterdamreglerna (engelsk konventionstext med svensk översättning)¹

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008

Förenta Nationernas konvention om avtal för internationella transporter av gods helt eller delvis till sjöss 2008

Chapter 1 General provisions	Kapitel 1 Allmänna bestämmelser
Article 1 Definitions	Artikel 1 Definitioner
Article 2 Interpretation of this Convention	Artikel 2 Tolkning av denna konvention
Article 3 Form requirements	Artikel 3 Formkrav
Article 4 Applicability of defences and limits of liability	Artikel 4 Tillämpliga invändningar och ansvarsbegränsningar
Chapter 2 Scope of application	Kapitel 2 Tillämpningsområde
Article 5 General scope of application	Artikel 5 Generellt tillämpningsområde
Article 6 Specific exclusion	Artikel 6 Särskilda undantag
Article 7 Application to certain parties	Artikel 7 Tillämpning på vissa parter

¹ Översättningen bygger på Svenska Sjörättsföreningens skrift *Rotterdamreglerna – The Rotterdam Rules, Svensk översättning av den engelska originaltexten*, Ninos Aho, Paula Bäckdén, Michele Fara, Max Glanzelius, Elias Himsel, Magnus Ivarsson, Svante O. Johansson, Thony Lindström, Jonas Rosengren, Jörgen Sköld, Fredrik Trolle Lindgren, Niclas Martinsson, Peter Wik och Yohanna Öhrnegård, 2015.

Chapter 3
Electronic transport
record

- Article 8 Use and effect of electronic transport records
- Article 9 Procedures for use of negotiable electronic transport records
- Article 10 Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

Chapter 4
Obligation of the carrier

- Article 11 Carriage and delivery of the goods
- Article 12 Period of responsibility of the carrier
- Article 13 Specific obligations
- Article 14 Specific obligations applicable to the voyage by sea
- Article 15 Goods that may become a danger
- Article 16 Sacrifice of the goods during the voyage by sea

Chapter 5
Liability of the carrier for loss,
damage or delay

- Article 17 Basis of liability
- Article 18 Liability of the carrier for other persons
- Article 19 Liability of maritime performing parties

Kapitel 3
Elektronisk
transportdokumentation

- Artikel 8 Användning och verkan av elektronisk transportdokumentation
- Artikel 9 Bestämmelser för användning av negotiabel elektronisk transportdokumentation
- Artikel 10 Ersättning av negotiabelt transport dokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation

Kapitel 4
Transportörens skyldigheter

- Artikel 11 Transport och utlämnande av gods
- Artikel 12 Transportörens ansvarsperiod
- Artikel 13 Särskilda förpliktelser
- Artikel 14 Särskilda för sjöresan tillämpliga förpliktelser
- Artikel 15 Gods som kan medföra fara
- Artikel 16 Uppoffring av godset under sjöresan

Kapitel 5
Transportörens ansvar för förlust,
skada eller dröjsmål

- Artikel 17 Ansvarsgrunder
- Artikel 18 Transportörens ansvar för andra personer
- Artikel 19 Maritimt utförande parts ansvar

Article 20 Joint and several liability	Artikel 20 Solidariskt ansvar
Article 21 Delay	Artikel 21 Dröjsmål
Article 22 Calculation of compensation	Artikel 22 Beräkning av ersättning
Article 23 Notice on loss, damage or delay	Artikel 23 Reklamation vid förlust, skada eller dröjsmål
Chapter 6	Kapitel 6
Additional provisions relating to particular stages of carriage	Ytterligare bestämmelser angående särskilda transportsträckor
Article 24 Deviation	Artikel 24 Deviation
Article 25 Deck cargo	Artikel 25 Däckslast
Article 26 Carriage preceding or subsequent to sea carriage	Artikel 26 Transport före eller efter sjötransporten
Chapter 7	Kapitel 7
Obligations of the shipper to the carrier	Avsändarens skyldigheter mot transportören
Article 27 Delivery for carriage	Artikel 27 Avlämnande för transport
Article 28 Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions	Artikel 28 Samarbete mellan avsändaren och transportören i fråga om tillhandhållande av information och instruktioner
Article 29 Shipper's obligation to provide information, instructions and documents	Artikel 29 Avsändarens skyldighet att tillhandahålla information, instruktioner och dokument
Article 30 Basis of shipper's liability to the carrier	Artikel 30 Grunder för avsändarens ansvar gentemot transportören
Article 31 Information for compilation of contract particulars	Artikel 31 Information för sammanställande av avtalsupplysningar
Article 32 Special rules on dangerous goods	Artikel 32 Särskilda regler för farligt gods

Article 33 Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper

Artikel 33 Avsändaren enligt dokumentets övertagande av avsändarens rättigheter och skyldigheter

Article 34 Liability of the shipper for other persons

Artikel 34 Avsändarens ansvar för andra personer

**Chapter 8
Transport documents and
electronic transport records**

**Kapitel 8
Transportdokument
och elektronisk
transportdokumentation**

Article 35 Issuance of the transport document or the electronic transport record

Artikel 35 Utfärdande av transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen

Article 36 Contract particulars

Artikel 36 Avtalsupplysningar

Article 37 Identity of the carrier

Artikel 37 Transportörens identitet

Article 38 Signature

Artikel 38 Signatur

Article 39 Deficiencies in the contract particulars

Artikel 39 Brister i

avtalsupplysningarna

Article 40 Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars

Artikel 40 Förbehåll för riktigheten av uppgifter om godset i avtalsupplysningarna

Article 41 Evidentiary effect of the contract particulars

Artikel 41 Avtalsupplysningarnas beviskraft

Article 42 "Freight prepaid"

Artikel 42 "Företald frakt"

**Chapter 9
Delivery of the goods**

**Kapitel 9
Utlämning av gods**

Article 43 Obligation to accept delivery

Artikel 43 Skyldighet att ta emot godset

Article 44 Obligation to acknowledge receipt

Artikel 44 Skyldighet att bekräfta mottagande

Article 45 Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

Artikel 45 Utlämnande när inte något negotiabelt transportdokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation

Article 46 Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued	utfärdats Artikel 46 Utlämnande av godset när ett icke-negotiabelt transportdokument som kräver överlämnande har utfärdats
Article 47 Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued	Artikel 47 Utlämnande av godset när ett negotiabelt transportdokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation har utfärdats
Article 48 Goods remaining undelivered	Artikel 48 Gods som inte har lämnats ut
Article 49 Retention of goods	Artikel 49 Retentionsrätt

Chapter 10
Rights of the controlling party

Kapitel 10
Förfoganderätt

Article 50 Exercise and extent of right of control	Artikel 50 Utövande och omfattning av förfoganderätten
Article 51 Identity of the controlling party and transfer of the right of control	Artikel 51 Den förfogandeberättigades identitet och överföring av förfoganderätten
Article 52 Carrier's execution of Instructions	Artikel 52 Transportörens utförande av instruktioner
Article 53 Deemed delivery	Artikel 53 Gods som anses ha lämnats ut
Article 54 Variations to the contract of carriage	Artikel 54 Ändringar av transportavtalet
Article 55 Providing additional information, instructions or documents to carrier	Artikel 55 Lämnande av ytterligare information, instruktioner eller dokument till transportören
Article 56 Variation by agreement	Artikel 56 Avtalade avvikelser

Chapter 11
Transfer of rights

Article 57 When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

Article 58 Liability of holder

Chapter 12
Limits of liability

Article 59 Limits of liability

Article 60 Limits of liability for loss caused by delay

Article 61 Loss of the benefit of limitation of liability

Chapter 13
Time for suit

Article 62 Period of time for suit

Article 63 Extension of time for suit

Article 64 Action for indemnity

Article 65 Actions against the person identified as the carrier

Chapter 14
Jurisdiction

Article 66 Actions against the carrier

Article 67 Choice of court agreements

Article 68 Actions against the maritime performing party

Article 69 No additional bases of jurisdiction

Kapitel 11
Överförande av rättigheter

Artikel 57 När ett negotiabelt transportdokument eller en negotiabel elektronisk transportdokumentation är utfärdat

Artikel 58 Innehavarens ansvar

Kapitel 12
Ansvarsbegränsning

Artikel 59 Ansvarsbegränsning

Artikel 60 Ansvarsbegränsning vid dröjsmålskada

Artikel 61 Förlust av rätten till Ansvarsbegränsning

Kapitel 13
Frist för talans väckande

Artikel 62 Frist för talans väckande

Artikel 63 Förlängning av frist för talans väckande

Artikel 64 Regresstalan

Artikel 65 Talan mot den person som identifieras som transportören

Kapitel 14
Domstols behörighet

Artikel 66 Talan mot transportören

Artikel 67 Avtal om domstols behörighet

Artikel 68 Talan mot en maritimt utförande part

Artikel 69 Ingen annan grund för domstols behörighet

Article 70 Arrest and provisional or protective measures	Artikel 70 Kvarstad och interimistiska säkerhetsåtgärder
Article 71 Consolidation and removal of actions	Artikel 71 Förening och återkallande av talan
Article 72 Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance	Artikel 72 Avtal efter tvist har uppstått och domstols behörighet när svaranden gått i svaromål
Article 73 Recognition and enforcement	Artikel 73 Erkännande och verkställighet
Article 74 Application of chapter 14	Artikel 74 Tillämpning av kapitel 14
Chapter 15 Arbitration	Kapitel 15 Skiljeförfarande
Article 75 Arbitration agreements	Artikel 75 Skiljeavtal
Article 76 Arbitration agreement in non-liner transportation	Artikel 76 Skiljeförfarande i icke-linjefart
Article 77 Agreement to arbitrate after a dispute has arisen	Artikel 77 Skiljeavtal efter tvist har uppkommit
Article 78 Application of chapter 15	Artikel 78 Tillämpning av kapitel 15
Chapter 16 Validity of contract terms	Kapitel 16 Avtalsvillkors giltighet
Article 79 General provisions	Artikel 79 Generella bestämmelser
Article 80 Special rules for volume contracts	Artikel 80 Särskilda regler för kvantumkontrakt
Article 81 Special rules for live animals and certain other goods	Artikel 81 Särskilda bestämmelser för levande djur och visst annat gods
Chapter 17 Matters not governed by this Convention	Kapitel 17 Frågor som inte behandlas i denna konvention
Article 82 International conventions governing the carriage of goods by	Artikel 82 Internationella konventioner rörande transport av gods med

other modes of transport	andra transportmedel
Article 83 Global limitation of liability	Artikel 83 Globalbegränsning av ansvar
Article 84 General average	Artikel 84 Gemensamt haveri
Article 85 Passengers and luggage	Artikel 85 Passagerare och bagage
Article 86 Damage caused by nuclear incident	Artikel 86 Skada orsakad av atomolycka
Chapter 18	Kapitel 18
Depositary	Konventionens depositarie
Article 87 Depositary	Artikel 87 Depositarie
Article 88 Signature, ratification, acceptance, approval or accession	Artikel 88 Undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning
Article 89 Denunciation of other conventions	Artikel 89 Uppsägning av andra konventioner
Article 90 Reservations	Artikel 90 Reservationer
Article 91 Procedure and effect of declarations	Artikel 91 Procedur för och effekt av förklaringar
Article 92 Effect in domestic territorial units	Artikel 92 Effekt i inhemska territorialområde
Article 93 Participation by regional economic integration organizations	Artikel 93 Regionala ekonomiska samarbetsorganisationers deltagande
Article 94 Entry into force	Artikel 94 Ikraftträdande
Article 95 Revision and amendment	Artikel 95 Revidering och ändring
Article 96 Denunciation of this Convention	Artikel 96 Uppsägning av denna konvention

The States Parties to this Convention, De fördragslutande staterna

Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Bekräftar sin tro på att internationell handel på grundval av jämlikhet och ömsesidig nytta är ett viktigt inslag för att främja vänskapliga relationer mellan stater,

Convinced that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

Är övertygade om att den progressiva harmoniseringen och förenhetligandet av den internationella handelslagstiftningen, genom att minska eller avskaffa juridiska hinder för det internationella handelsflödet, på ett betydande sätt bidrar till ekonomiskt samarbete bland alla stater på grundval av jämlikhet, rättvisa och gemensamt intresse, samt till alla människors välfärd,

Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

Erkänner det betydande bidrag som den Internationella konventionen för förenhetligandet av vissa regler avseende konossement, undertecknad i Bryssel den 25 augusti 1924, dess tilläggsprotokoll, och Förenta Nationernas konvention avseende transport av gods till sjöss, undertecknad i Hamburg den 31 mars 1978 har utgjort för harmoniseringen av lagstiftning som reglerar godstransporter till sjöss,

Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,

Är medvetna om den tekniska och kommersiella utveckling som har skett sedan antagandet av dessa konventioner och behovet av att konsolidera och modernisera dem,

Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime

Noterar att avsändarna och transportörerna inte har någon fördelen av en bindande och universal ordning för att stödja användandet

carriage involving other modes of transport,

Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,

Have agreed as follows:

Chapter 1 General provisions

Article 1 Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "Contract of carriage" means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

2. "Volume contract" means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the

av sjötransportavtal som involverar andra transportsätt,

Tror att antagandet av enhetliga regler för att reglera internationella transportavtal helt eller delvis till sjöss kommer att främja rätts-säkerheten, förbättra effektiviteten inom internationella godstransporter och underlätta nya åtkomstmöjligheter för tidigare avlägsna parter och marknader och därmed spela en grundläggande roll för att främja handel och ekonomisk utveckling, både nationellt och internationellt,

Har enats om följande:

Kapitel 1 Allmänna bestämmelser

Artikel 1 Definitioner

I denna konvention används följande definitioner:

1. "Transportavtal" betyder ett avtal enligt vilket en transportör mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods från en plats till en annan. Avtalet ska omfatta transport till sjöss och kan dessutom omfatta transport med andra transportmedel.

2. "Kvantumkontrakt" betyder ett transportavtal som omfattar transport av en bestämd mängd gods fördelat på flera skeppningar inom en bestämd tidsperiod. Mängdangivelsen kan fastställas som en

quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

3. "Liner transportation" means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.

4. "Non-liner transportation" means any transportation that is not liner transportation.

5. "Carrier" means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

6. (a) "Performing party" means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, keeping, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

(b) "Performing party" does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

7. "Maritime performing party" means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier

minsta eller största mängd eller inom ett visst intervall.

3. "Linjefart" betyder en transporttjänst som erbjuds allmänheten genom annonsering eller liknande åtgärder och omfattar transport med fartyg som trafikerar en reguljär rutt mellan angivna hamnar enligt en i förväg fastställd och allmänt tillgänglig tidtabell.

4. "Icke-linjefart" betyder varje transport som inte är linjefart.

5. "Transportör" betyder en person som ingår transportavtal med en avsändare.

6. (a) "Utförande part" betyder en annan person än transportören som utför eller åtar sig att utföra någon av transportörens förpliktelser enligt transportavtalet vad gäller mottagande, lastning, hantering, stuvning, transport, vård, lossning, eller utlämning av gods, i den omfattning den parten handlar, antingen direkt eller indirekt, på begäran av transportören eller under transportörens tillsyn eller kontroll.

(b) "Utförande part" omfattar inte personer som, direkt eller indirekt, engageras av avsändaren, avsändaren enligt dokument, den förfogandeberättigade, eller mottagaren, i stället för transportören.

7. "Maritimt utförande part" betyder en utförande part i den omfattning denne utför eller åtar sig att utföra någon del av transporten under perioden från det att godset ankommer till fartygets lastningshamn till dess att det lämnar lossningshamnen. En inlandstransportör är bara maritimt utförande part om

is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

8. "Shipper" means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.

9. "Documentary shipper" means a person, other than the shipper, that accepts to be named as "shipper" in the transport document or electronic transport record.

10. "Holder" means:

(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or

(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

11. "Consignee" means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.

12. "Right of control" of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

denne utför eller åtar sig att utföra sina tjänster uteslutande inom ett hamnområde.

8. "Avsändare" betyder en person som ingår transportavtal med en transportör.

9. "Avsändare enligt dokument" betyder en annan person än avsändaren, som accepterar att anges som "avsändare" i transportdokumentet eller i den elektroniska transportdokumentationen.

10. "Innehavare" betyder:

(a) En person som är i besittning av ett negotiabelt transportdokument; och (i) när dokumentet är ställt till order, är angiven i det som avsändare eller mottagare, eller är den person till vilket dokumentet är vederbörligen endosserat; eller (ii) när ett orderdokument är endosserat in blanco eller är ett innehavardokument, är innehavaren av dokumentet; eller

(b) den person till vilken negotiabel elektronisk transportdokumentation är utfärdad eller överförd enligt vad som framgår av artikel 9.1.

11. "Mottagare" betyder en person som är berättigad att få godset utlämnat till sig, enligt ett transportavtal, ett transportdokument eller enligt en elektronisk transportdokumentation.

12. "Förfoganderätt" till godset betyder en rätt att enligt transportavtalet ge transportören instruktioner beträffande godset i enlighet med kapitel 10.

13. "Controlling party" means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

14. "Transport document" means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:

(a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

15. "Negotiable transport document" means a transport document that indicates, by wording such as "to order" or "negotiable" or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, to the order of the bearer, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable".

16. "Non-negotiable transport document" means a transport document that is not a negotiable transport document.

17. "Electronic communication" means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

18. "Electronic transport record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of

13. "Förfogandeberättigad" avser den person som under de förutsättningar som framgår av artikel 51 är berättigad att utöva förfoganderätten.

14. "Transportdokument" betyder ett dokument utställt av transportören i enlighet med ett transportavtal som:

(a) är ett bevis för transportörens eller den utförande partens mottagande av gods enligt ett transportavtal, och

(b) är ett bevis för eller innefattar ett transportavtal.

15. "Negotiabelt transportdokument" betyder ett transportdokument som genom orden "till order", "negotiabelt" eller annan motsvarande formulering, som enligt den för dokumentet tillämpliga lagen tillerkänns samma rättsverkningar, medför att godset är bestämt till avsändaren eller order, mottagaren eller order eller innehavaren och som inte uttryckligen anges vara "icke till order" eller "icke-negotiabelt".

16. "Icke-negotiabelt transportdokument" betyder ett transportdokument som inte är ett negotiabelt transportdokument.

17. "Elektronisk kommunikation" betyder information som genereras, sänds, mottas, eller lagras elektroniskt, optiskt, digitalt, eller på liknande sätt så att informationen senare kan bli tillgänglig för användning.

18. "Elektronisk transport-dokumentation" betyder information i ett eller flera meddelanden som transportören genom elektronisk kom-

carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:

(a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

19. "Negotiable electronic transport record" means an electronic transport record:

(a) That indicates, by wording such as "to order", or "negotiable", or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable"; and

(b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. "Non-negotiable electronic transport record" means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

21. The "issuance" of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to

munikation sänder enligt ett transportavtal, innefattande information som logiskt hör samman med den elektroniska transportdokumentationen genom biläggande eller information som på annat sätt knutits till den elektroniska transport-dokumentationen samtidigt med eller efter dess utfärdande av transportören, så att den blivit en del av den elektroniska transportdokumentationen, som:

(a) är ett bevis för transportörens eller den utförande partens mottagande av gods enligt ett transportavtal, och

(b) är ett bevis för eller innefattar ett transportavtal.

19. "Negotiable elektronisk transportdokumentation" betyder en elektronisk transportdokumentation:

(a) som genom orden "till order", "negotiabelt" eller annan motsvarande formulering, som enligt den för dokumentet tillämpliga lagen tillerkänns samma rättsverkningar, medför att godset är bestämt till avsändaren eller order eller till mottagaren eller order och som inte uttryckligen anges vara "icke till order" eller "icke-negotiabelt", och

(b) som används på ett sätt som uppfyller kraven i artikel 9.1.

20. "Icke-negotiable elektronisk transportdokumentation" betyder elektronisk transportdokumentation, som inte är negotiable elektronisk transport-dokumentation.

21. "Utfärdande" av negotiable elektronisk transportdokumentation betyder utfärdande av dokumentation på ett sätt som säkerställer exklusiv kontroll över dokumenta-

exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.

22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.

23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. “Ship” means any vessel used to carry goods by sea.

26. “Container” means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load.

27. “Vehicle” means a road or railroad cargo vehicle.

28. “Freight” means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.

29. “Domicile” means

(a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i)

tionen från det att den utfärdas tills den upphör att ha verkningar eller giltighet.

22. ”Överförande” av negotiabel elektronisk transportdokumentation betyder överförande av exklusiv kontroll över dokumentationen.

23. ”Avtalsupplysningar” betyder all information om transportavtalet eller godset (innefattande villkor, anmärkningar, underskrifter och påteckningar) intaget i ett transportdokument eller en elektronisk transportdokumentation.

24. ”Goods” betyder varor, handelsgoods och all annan egendom som en transportör åtar sig att transportera enligt ett transportavtal, inbegripet förpackning och varje annan utrustning och tillbehör samt container som inte tillhandahålls av eller på transportörens vägnar.

25. ”Fartyg” betyder varje fartyg, som används för att transportera gods till sjöss.

26. ”Container” betyder varje typ av container, transporterbar tank eller pall, växelflak eller annan liknande transportanordning för last som används för att samlasta gods samt all utrustning som hör till sådana transportanordningar.

27. ”Fordon” betyder ett fordon för transport av gods på väg eller järnväg.

28. ”Frakt” betyder det vederlag som enligt ett transportavtal ska betalas till transportören för transport av gods.

29. ”Hemvist” betyder:

(a) det ställe där ett bolag eller annan juridisk person eller sammanlutning av fysiska eller juridiska

statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and

(b) the habitual residence of a natural person.

30. "Competent court" means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

personer (i) har sitt lagstadgade hemvist, säte, stiftelseställe eller registrerade huvudkontor, vilket som må vara tillämpligt i det enskilda fallet, (ii) där den centrala ledningen utövas, eller (iii) där den huvudsakliga verksamheten bedrivs, och

(b) en fysisk persons vanliga vistelseort.

30. "Behörig domstol" betyder en domstol i en konventionsstat, som enligt den statens regler är behörig att pröva tvisten.

Article 2

Interpretation of this Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

Artikel 2

Tolkning av denna konvention

Vid tolkning av denna konvention ska hänsyn tas till dess internationella karaktär och till behovet av att främja en enhetlig tillämpning samt till behovet av tillit i internationell handel.

Article 3

Form requirements

The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4;

Artikel 3

Formkrav

De meddelanden, bekräftelser, medgivanden, avtal, förklaringar och andra kommunikationsformer, som nämns i artikel 19.2, artikel 23.1–4, artikel 36.1 (b), (c) och (d), artikel 40.4 (b), artikel 44; artikel 48.3; artikel 51.1 (b); artikel 59.1; artikel 63; artikel 66; artikel 67.2; artikel 75.4; och artikel 80.2 och

and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing. Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.

80.5, ska vara skriftliga. Elektronisk kommunikation får användas, under förutsättning att sådant användande sker med samtycke från både den person som skickar och den som mottar kommunikationen.

Article 4

Applicability of defences and limits of liability

1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party;
- (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
- (c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

Artikel 4

Tillämpliga invändningar och ansvarsbegränsningar

1. Varje bestämmelse i denna konvention som kan ge transportören rätt till invändning mot eller begränsning av ansvar, kan göras gällande i varje rättegång eller skiljeförfarande, oavsett om talan grundas på avtal eller på utomobligatorisk eller annan grund, som väcks rörande förlust av, skada på eller dröjsmål med utlämnandet av gods som omfattas av ett transportavtal eller brott mot varje annan förpliktelse enligt denna konvention riktat mot:

- (a) transportören eller den maritima utförande parten,
- (b) befälhavaren, besättningen eller andra personer som utför tjänst ombord på fartyget, eller
- (c) transportörens eller den maritima utförande partens anställda.

2. Varje bestämmelse i denna konvention som kan ge en avsändare eller en avsändare enligt dokument rätt till invändning mot ansvar kan göras gällande i varje rättegång eller skiljeförfarande, oavsett om talan grundas på avtal eller på utomobligatorisk eller annan grund, som väcks mot avsändare, en avsändare

enligt dokument eller deras kontraktsmedhjälpare, agenter eller anställda.

Chapter 2 Scope of application

Article 5 General scope of application

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

Article 6 Specific exclusions

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

- (a) Charter parties; and

Kapitel 2 Tillämpningsområde

Artikel 5 Generellt tillämpningsområde

1. Med förbehåll för artikel 6 är denna konvention tillämplig på transportavtal, i vilket mottagningsplatsen och utlämningsplatsen ligger i skilda stater och där en sjötransports lastningshamn och samma sjötransports lossningshamn ligger i skilda stater, om enligt transportavtalet någon av följande platser ligger i en konventionsstat:

- (a) mottagningsplatsen;
- (b) lastningshamnen;
- (c) utlämningsplatsen; eller
- (d) lossningshamnen

2. Denna konvention är tillämplig oberoende av fartygets, transportörens, utförande partens, avsändarens, mottagarens eller annan berörd parts nationalitet.

Artikel 6 Särskilda undantag

1. Denna konvention är inte tillämplig på följande avtal i linjefart:

- (a) certepartier; och

(b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

(a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and

(b) A transport document or an electronic transport record is issued.

(b) andra avtal om hel- eller delbefraktning av fartyg.

2. Denna konvention är inte tillämplig på transportavtal i icke-linjefart, förutom när:

(a) det inte finns ett certeparti eller annat avtal mellan parterna om hel- eller delbefraktning av fartyg; och

(b) ett transportdokument eller en elektronisk transportdokumentation är utfärdad.

Article 7

Application to certain parties

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

Artikel 7

Tillämpning på vissa parter

Oaktat artikel 6 gäller denna konvention mellan transportören och mottagaren, den förfogandeberättigade eller innehavare som inte är en ursprunglig part i certepartiet eller annat transportavtal som faller utanför denna konventions tillämpningsområde. Konventionen tillämpas inte i förhållandet mellan de ursprungliga parterna i ett transportavtal undantaget enligt artikel 6.

Chapter 3

Electronic transport records

Article 8

Use and effect of electronic transport records

Subject to the requirements set out in this Convention:

Kapitel 3

Elektronisk transportdokumentation

Artikel 8

Användning och verkan av elektronisk transportdokumentation

Med förbehåll för de krav som anges i denna konvention:

(a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and

(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

Article 9

Procedures for use of negotiable electronic transport records

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:

(a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;

(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;

(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and

(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

(a) kan allt som ska anges i eller på ett transportdokument enligt denna konvention anges i en elektronisk transport-dokumentation, under förutsättning att utfärdandet och den efterföljande användningen av en elektronisk transport-dokumentation sker med transportörens och avsändarens samtycke; och

(b) har utfärdandet, den exklusiva kontrollen eller överförandet av en elektronisk transportdokumentation samma verkan som utfärdandet, innehavet eller överlämnandet av ett transportdokument.

Artikel 9

Bestämmelser för användning av negotiabel elektronisk transportdokumentation

1. Användning av negotiabel elektronisk transportdokumentation ska ske enligt bestämmelser som föreskriver:

(a) metoden för utfärdandet och överföringen av denna dokumentation till en avsedd innehavare;

(b) en försäkran om att den negotiabila elektroniska transportdokumentationen bevarar sin autenticitet;

(c) det sätt på vilket innehavaren kan visa att den är innehavaren; och

(d) det sätt på vilket bekräftelse ges om att godset lämnats ut till innehavaren, eller att, i enlighet med artikel 10, stycke 2 eller artikel 47, styckena 1 (a) (ii) och (c), den elektroniska transport-dokumentationens verkan eller giltighet har upphört.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

2. Bestämmelserna i stycke 1 i denna artikel ska anges i avtalsupplysningarna och vara enkla att verifiera.

Article 10

Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:

(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;

(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and

(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:

(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a

Artikel 10

Ersättning av negotiabelt transportdokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation

1. Om ett negotiabelt transportdokument är utfärdat och transportören och innehavaren är överens om att ersätta det dokumentet med en negotiabel elektronisk transportdokumentation:

(a) ska innehavaren överlämna det negotiabla transportdokumentet, eller samtliga transportdokument om mer än ett har utfärdats, till transportören;

(b) ska transportören till innehavaren utfärda en negotiabel elektronisk transportdokumentation, innehållande en förklaring om att denna ersätter det negotiabla transportdokumentet; och

(c) det negotiabla transportdokumentet ska därefter sakna verkan och giltighet.

2. Om en negotiabel elektronisk transportdokumentation har utfärdats och transportören och innehavaren är överens om att ersätta det med ett negotiabelt transportdokument:

(a) ska transportören till innehavaren utfärda, i den elektroniska transportdokumentationens ställe, ett negotiabelt transportdokument

statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and

(b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

som innehåller en förklaring om att det ersätter den negotiabila elektroniska transportdokumentationen; och

(b) den negotiabila elektroniska transportdokumentationen ska där- efter sakna verkan och giltighet.

Chapter 4 Obligations of the carrier

Article 11 Carriage and delivery of the goods

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

Article 12 Period of responsibility of the carrier

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.

2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.

Kapitel 4 Transportörens skyldigheter

Artikel 11 Transport och utlämnande av godset

Transportören ska, i enlighet med denna konvention och villkoren i transportavtalet, transportera godset till destinationsplatsen och lämna ut godset till mottagaren.

Artikel 12 Transportörens ansvarsperiod

1. Den period under vilken transportören ansvarar för godset enligt denna konvention börjar när transportören eller en utförande part tar emot godset för transport och slutar när godset lämnas ut.

2. (a) Om lag eller andra regler på mottagningsplatsen kräver att godset överlämnas till myndighet eller annan tredje part, från vilken transportören får hämta ut det, börjar transportörens ansvarsperiod när transportören hämtar ut godset från myndigheten eller den tredje parten.

(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or

(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

Article 13 Specific obligations

1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading

(b) Om lag eller andra regler på utlämningsplatsen kräver att godset överlämnas till myndighet eller annan tredje part, från vilken mottagaren får hämta ut det, slutar transportörens ansvarsperiod när transportören överlämnar godset till myndigheten eller den tredje parten.

3. I syfte att bestämma transportörens ansvarsperiod får parterna avtala om tidpunkt och plats för mottagande och utlämnande av godset, men en bestämmelse i transportavtalet är ogiltig i den utsträckning den föreskriver att:

(a) tidpunkten för mottagande av godset infaller efter det att den inledande lastningen av godset under transportavtalet har påbörjats; eller

(b) tidpunkten för utlämnande av godset infaller före det att den slutliga lossningen av godset under transportavtalet har fullgjorts.

Artikel 13 Särskilda förpliktelser

1. Transportören ska under den i artikel 12 definierade ansvarsperioden, med förbehåll för artikel 26, på ett lämpligt och omsorgsfullt sätt ta emot, lasta, hantera, stuva, transportera, bevara, vårda, lossa och lämna ut godset.

2. Oaktat stycke 1 i denna artikel, och utan inverkan på övriga bestämmelser i kapitel 4 samt kapitel 5 till 7, får transportören och avsändaren avtala att lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset ska

of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

utföras av avsändaren, avsändaren enligt dokument eller mottagaren. Ett sådant avtal ska vara hänvisat till i avtalsupplysningarna.

Article 14

Specific obligations applicable to the voyage by sea

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

(a) Make and keep the ship seaworthy;

(b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and

(c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Artikel 14

Särskilda för sjöresan tillämpliga förpliktelser

Transportören ska före, vid påbörjandet av och under sjöresan med tillbörlig omsorg:

(a) sätta och hålla fartyget i sjövärdigt skick;

(b) tillräckligt bemanna, utrusta och förse fartyget med förnödenheter och hålla fartyget så bemannat, utrustat och försett under hela resan; och

(c) sätta och hålla lastrummen och alla andra utrymmen på fartyget i vilka godset transporteras, samt alla av transportören tillhandahållna containrar i eller på vilka godset transporteras, i gott skick och säkra för mottagande, transport och bevarande av godset.

Article 15

Goods that may become a danger

Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably

Artikel 15

Gods som kan medföra fara

Oaktat artikel 11 och 13 får transportören eller en utförande part vägra att ta emot eller lasta godset, och får vidta sådana andra åtgärder som är rimliga, inbegripet att lossa, förstöra eller oskadliggöra godset, om godset är, eller under

appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

transportörens ansvarsperiod rimligen kan förväntas bli, en faktisk fara för person, egendom eller miljön.

Article 16
Sacrifice of the goods during the voyage by sea

Artikel 16
Uppoffring av godset under sjöresan

Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

Oaktat artikel 11, 13 och 14 får transportören eller en utförande part uppoffra godset till sjöss om det är rimligt med hänsyn till den allmänna säkerheten eller görs i syfte att skydda människoliv eller annan egendom som omfattas av det gemensamma äventyret från fara.

Chapter 5
Liability of the carrier for loss, damage or delay

Kapitel 5
Transportörens ansvar för förlust, skada eller dröjsmål

Article 17
Basis of liability

Artikel 17
Ansvarsgrunder

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.

1. Transportören ansvarar för förlust av eller skada på godset, såväl som för dröjsmål med utlämnandet, om den skadelidande bevisar att förlusten, skadan eller dröjsmålet, eller händelsen eller omständigheten som orsakade eller bidrog därtill inträffade under transportörens ansvarsperiod såsom denna definieras i kapitel 4.

2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the

2. Transportören är helt eller delvis befriad från ansvar enligt stycke 1 i denna artikel om transportören bevisar att orsaken eller en av orsakerna till förlusten, skadan eller dröjsmålet inte beror på fel eller

fault of any person referred to in article 18.

3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:

- (a) Act of God;
- (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
- (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
- (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;
- (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
- (f) Fire on the ship;
- (g) Latent defects not discoverable by due diligence;
- (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;
- (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in

försummelse hos transportören eller någon av de personer som anges i artikel 18.

3. Transportören är även helt eller delvis befriad från ansvar enligt stycke 1 i denna artikel om transportören, i stället för att bevisa frånvaron av fel eller försummelse i enlighet med stycke 2 i denna artikel, bevisar att en eller flera av följande händelser eller omständigheter orsakade eller bidrog till förlusten, skadan eller dröjsmålet:

- (a) naturkatastrof;
- (b) faror, risker och olyckor till sjöss eller i andra farvatten;
- (c) krig, fientligheter, väpnade konflikter, sjöröveri, terrorism, upplopp och civila oroligheter;
- (d) karantänrestriktioner, ingripanden eller hinder uppställda av regeringar, myndigheter, härskare eller folk, inbegripet kvarhållande, kvarstad eller beslag som inte kan tillskrivas transportören eller någon av de personer som anges i artikel 18;
- (e) strejk, lockout, arbetsinställelse eller arbetshinder;
- (f) brand ombord på fartyget;
- (g) dolda fel som inte kan upptäckas vid en med tillbörlig omsorg utförd undersökning;
- (h) handling eller underlåtenhet av avsändaren, avsändaren enligt dokument, den förfogande-berättigade eller annan för vars handlingar avsändaren eller avsändaren enligt dokument är ansvarig enligt artikel 33 eller 34;
- (i) lastning, hantering, stuvning eller lossning av godset som utförts enligt ett avtal i enlighet med artikel

accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;

(j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;

(k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;

(l) Saving or attempting to save life at sea;

(m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;

(n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or

(o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:

(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or

(b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the

13, stycke 2, såvida inte transportören eller en utförande part utför sådan åtgärd för avsändarens, avsändaren enligt dokumentets eller mottagarens räkning;

(j) minskning i mängd eller vikt eller annan förlust eller skada som beror på inneboende defekt, egenskap eller brist hos godset;

(k) otillräcklig eller defekt packning eller märkning som inte utförts av transportören eller för transportörens räkning;

(l) räddning av eller försök att rädda liv till sjöss;

(m) rimliga åtgärder för att rädda eller försöka rädda egendom till sjöss;

(n) rimliga åtgärder för att undvika eller försöka undvika skada på miljön; eller

(o) handlingar av transportören som utförts i enlighet med de rättigheter som följer av artikel 15 och 16.

4. Oaktat stycke 3 i denna artikel är transportören helt eller delvis ansvarig för förlusten, skadan eller dröjsmålet:

(a) om den skadelidande bevisar att fel eller försummelse av transportören eller någon av de personer som anges i artikel 18 orsakade eller bidrog till händelsen eller omständigheten som transportören åberopar; eller

(b) om den skadelidande bevisar att en händelse eller omständighet som inte är uppräknad i stycke 3 i denna artikel bidrog till förlusten, skadan eller dröjsmålet och transportören inte kan bevisa att händelsen eller omständigheten inte beror

fault of any person referred to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:

(a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

på fel eller försummelse av transportören eller någon av de personer som anges i artikel 18.

5. Transportören är även helt eller delvis ansvarig, oaktat stycke 3 i denna artikel, för skadan eller dröjsmålet om:

(a) den skadelidande bevisar att något av följande orsakade eller bidrog till, eller sannolikt orsakade eller bidrog till, förlusten, skadan eller dröjsmålet (i) fartygets bristande sjövärdighet; (ii) otillräcklig bemanning, utrustning och försörjning av förnödenheter; eller (iii) omständigheten att lastrummen eller andra utrymmen på fartyget i vilka godset transporteras, eller av transportören tillhandahållna containrar i eller på vilka godset transporteras, inte var i gott skick och säkra för mottagande, transport och bevarande av godset; och

(b) transportören inte kan bevisa antingen att: (i) ingen av händelserna eller omständigheterna som anges i stycke 5 (a) i denna artikel orsakade förlusten, skadan eller dröjsmålet; eller (ii) att transportören uppfyllt sin skyldighet att iaktta tillbörlig omsorg i enlighet med artikel 14.

6. När transportören är delvis befriad från ansvar enligt denna artikel är transportören ansvarig endast för den del av förlusten, skadan eller dröjsmålet som beror på händelsen eller omständigheten för vilken transportören är ansvarig enligt denna artikel.

Article 18
Liability of the carrier for other
persons

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or
- (d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

Article 19
Liability of maritime performing
parties

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if:

- (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and
- (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place:

Artikel 18
Transportörens ansvar för andra
personer

Transportören är ansvarig för brott mot sina förpliktelser enligt denna konvention som orsakats av handling eller underlåtenhet av:

- (a) en utförande part;
- (b) fartygets befälhavare eller besättning;
- (c) transportörens eller en utförande parts anställda; eller
- (d) någon annan person som utför eller åtar sig att utföra någon av transportörens förpliktelser enligt transportavtalet, i den utsträckning den personen handlar direkt eller indirekt på transportörens begäran eller under transportörens tillsyn eller kontroll.

Artikel 19
Maritimt utförande parts ansvar

1. En maritimt utförande part är underkastad de förpliktelser och det ansvar som åvilar transportören enligt denna konvention och har rätt att åberopa transportörens invändningar och ansvarsbegränsningar enligt denna konvention om:

- (a) den maritimt utförande parten mottog godset för transport i en konventionsstat eller lämnade ut det i en konventionsstat eller vidtog åtgärderna avseende godset i en hamn i en konventionsstat; och
- (b) händelsen som orsakade förlusten, skadan eller dröjsmålet

(i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship and either (ii) while the maritime performing party had custody of the goods or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

inträffade: (i) under perioden från det att godset anlände till fartygets lastningshamn till det att godset lämnade fartygets lossningshamn; (ii) medan den maritima utförande parten hade godset i sin vård; eller (iii) vid någon annan tidpunkt i den utsträckning den maritima utförande parten medverkade i utförandet av något av de åtaganden som avses i transportavtalet.

2. Om transportören åtar sig förpliktelser utöver de som åvilar transportören enligt denna konvention, eller åtar sig högre ansvarsbegränsningar än de som följer av denna konvention, är en maritim utförande part inte bunden av ett sådant åtagande såvida denne inte uttryckligen accepterar att åta sig sådana förpliktelser eller högre ansvarsbegränsningar.

3. En maritim utförande part ansvarar för brott mot sina förpliktelser enligt denna konvention som orsakas av handling eller underlåtenhet av någon person som den maritima utförande parten har gett i uppdrag att utföra någon av transportörens förpliktelser enligt transportavtalet under de förutsättningar som följer av stycke 1 i denna artikel.

4. Inget i denna konvention ålägger fartygets befälhavare eller besättning eller anställd hos transportören eller maritim utförande part något ansvar.

Article 20
Joint and several liability

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.

2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

Artikel 20
Solidariskt ansvar

1. Om transportören och en eller flera maritimt utförande parter ansvarar för förlust av, skada på, eller dröjsmål med utlämnande av godset ansvarar de solidariskt, men endast inom de ansvarsgränser som följer av denna konvention.

2. Med förbehåll för artikel 61 ska det samlade ansvaret för alla sådana personer inte överstiga de maximala ansvarsbegränsningarna enligt denna konvention.

Article 21
Delay

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

Artikel 21
Dröjsmål

Dröjsmål med utlämnande av godset föreligger när godset inte lämnas ut på den i transportavtalet angivna destinationsplatsen inom avtalad tid.

Article 22
Calculation of compensation

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.

2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity

Artikel 22
Beräkning av ersättning

1. Med förbehåll för artikel 59 ska den ersättning för förlust av eller skada på gods som transportören är skyldig att utge beräknas med utgångspunkt i värdet på sådant gods på den plats och vid den tid för utlämnande som fastställs i enlighet med artikel 43.

2. Värdet på godset bestäms efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om såväl börspris som marknadspris saknas, efter det gängse värdet på

exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

gods av samma slag och kvalitet på utlämningsplatsen.

3. Vid förlust av eller skada på godset ansvarar inte transportören för betalning av någon ersättning utöver vad som följer av styckena 1 och 2 i denna artikel, förutom när transportören och avsändaren har avtalat om att ersättningen ska beräknas på ett annat sätt inom de gränser som följer av kapitel 16.

Article 23

Notice in case of loss, damage or delay

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.

2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.

Artikel 23

Reklamation vid förlust, skada eller dröjsmål

1. Transportören presumeras, i frånvaro av bevis om motsatsen, ha lämnat ut godset i enlighet med beskrivningen av godset i avtalsupplysningarna om inte reklamation av förlusten eller skadan, som anger förlustens eller skadans allmänna art, tillställts transportören eller den utförande part som lämnade ut godset, före eller vid tidpunkten för utlämnandet eller, om förlusten eller skadan inte är synlig, inom sju arbetsdagar, på utlämningsplatsen efter utlämnandet av godset.

2. Underlåtenhet att lämna transportören eller den utförande parten reklamation enligt denna artikel påverkar inte rätten att kräva ersättning för förlust av eller skada på godset enligt denna konvention, och påverkar inte heller bevisbördans placering enligt artikel 17.

3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.

4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.

5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

Chapter 6
Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 24
Deviation

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such

3. Reklamation enligt denna artikel krävs inte beträffande förlust eller skada som är fastställd vid en gemensam besiktning av godset som utförts av den person till vilken godset har lämnats ut och transportören eller den maritima utförande part mot vilken ansvar görs gällande.

4. Ersättning i anledning av dröjsmål ska inte utgå om inte reklamation avseende förlust på grund av dröjsmål har tillställts transportören inom 21 på varandra följande dagar efter att godset lämnats ut.

5. När reklamation enligt denna artikel har tillställts den utförande part som lämnade ut godset har reklamationen samma verkan som om den tillställts transportören, och reklamation som tillställts transportören har samma verkan som en reklamation som tillställts en maritima utförande part.

6. Vid faktisk eller befarad förlust eller skada ska parterna i tvisten ge varandra rimliga möjligheter att inspektera och kontrollera godset och ska ge varandra tillgång till för godstransporten relevanta handlingar och dokument.

Kapitel 6
Ytterligare bestämmelser angående särskilda transportsträckor

Artikel 24
Deviation

Om deviation enligt tillämplig lag innebär att transportören brutit mot sina förpliktelser ska

deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

deviationen i sig inte påverka transportörens eller en maritimt utförande parts rätt till ansvarsbegränsning enligt denna konvention, förutom i fall som avses i artikel 61.

Article 25
Deck cargo on ships

Artikel 25
Däckslast

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:

(a) Such carriage is required by law;

(b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or

(c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.

3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or

1. Gods får enbart transporteras på ett fartygs däck när:

(a) sådan transport erfordras enligt lag;

(b) godset transporteras i, eller på, containers eller fordon som är anpassade för transport på däck och fartygets däck är särskilt anpassat för sådan transport av dylika containers eller fordon; eller

(c) transport på däck är förenligt med transportavtalet eller med handelsbruk eller sedvana i branschen i fråga.

2. Bestämmelserna i denna konvention avseende transportörens ansvar tillämpas på förlust av, skada på eller dröjsmål med utlämnandet av gods transporterat på däck i enlighet med första stycket i denna artikel, dock ansvarar transportören inte för förlust av, skada på eller dröjsmål av sådant gods orsakat av sådana särskilda risker som är förknippade med dess transport på däck när godset transporterats i enlighet med denna artikels första stycke (a) eller (c).

3. Om godset transporterats på däck i andra fall än de som är tillåtna enligt stycke 1 i denna artikel, är transportören ansvarig för sådan förlust av, skada på eller dröjsmål

delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.

4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

med utlämnandet av godset som uteslutande orsakats av dess transport på däck utan att vara berättigad till sådan ansvarsbegränsning som följer av artikel 17.

4. Transportören är inte berättigad att göra gällande stycke 1 (c) i denna artikel gentemot en tredje man som i god tro förvärvat ett negotiabelt transportdokument eller en negotiabel elektronisk transportdokumentation om det inte framgår av avtalsupplysningarna att godset får transporteras på däck.

5. Om transportören och avsändaren uttryckligen avtalat att godset ska transporteras under däck, är transportören inte berättigad till ansvarsbegränsning för förlust av, skada på eller dröjsmål med utlämnandet av godset i den mån sådan förlust, skada eller dröjsmål beror på transporten på däck.

Article 26

Carriage preceding or subsequent to sea carriage

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

Artikel 26

Transport före eller efter sjötransporten

När förlust av eller skada på gods, eller en händelse eller omständighet som orsakar dröjsmål med utlämnandet, inträffar under transportörens ansvarsperiod, men uteslutande före det att godset lastats ombord på fartyget eller uteslutande efter det att godset lossats från fartyget, ska bestämmelserna i denna konvention inte äga företräde framför sådana bestämmelser i ett annat internationellt instrument som, vid tidpunkten för sådan förlust, skada

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

eller händelse eller omständighet som orsakar dröjsmål:

(a) i enlighet med bestämmelserna i ett sådant internationellt instrument skulle ha tillämpats på alla eller vissa av transportörens förhållanden om avsändaren ingått ett separat och direkt avtal med transportören avseende det specifika stadium av transporten där förlusten av eller skadan på godset, eller händelsen eller omständigheten som orsakat dröjsmål, uppstod;

(b) särskilt reglerar transportörens ansvar, ansvarsbegränsning eller tidsfrist för väckande av talan; och

(c) inte kan frångås genom avtal, över huvud taget eller till nackdel för avsändaren, enligt det internationella instrumentet.

Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier

Article 27 Delivery for carriage

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.

Kapitel 7 Avsändarens skyldigheter mot transportören

Artikel 27 Avlämnande för transport

1. Om inte annat överenskommits i transportavtalet, ska avsändaren avlämna godset redo för transport. Under alla omständigheter ska avsändaren avlämna godset i ett sådant skick att det klarar den avsedda transporten, inklusive lastning, hantering, stuvning, surrning, säkring och lossning och att det inte orsakar skada på person eller egendom.

2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.

3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

Article 28

Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

Article 29

Shipper's obligation to provide information, instructions and documents

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such

2. Avsändaren ska på lämpligt och omsorgsfullt sätt utföra de förpliktelser som denne har åtagit sig enligt avtal träffat i enlighet med artikel 13.2.

3. När en container packas eller ett fordon lastas av avsändaren, ska avsändaren på lämpligt och omsorgsfullt sätt stuva, surra och säkra innehållet i eller på containern eller fordonet på ett sådant sätt att det inte kan orsaka skada på person eller egendom.

Artikel 28

Samarbete mellan avsändaren och transportören i fråga om tillhandahållande av information och instruktioner

Transportören och avsändaren ska besvara varandras förfrågningar om tillhandahållande av den information och de instruktioner som krävs för att kunna hantera och transportera godset, om informationen innehas av den tillfrågade parten eller instruktionerna ligger inom den anmodade partens rimliga förmåga att tillhandahålla och de inte på annat rimligt sätt är tillgängliga för den anmodande parten.

Artikel 29

Avsändarens skyldighet att tillhandahålla information, instruktioner och dokument

1. Avsändaren ska i god tid tillhandahålla transportören den infor-

information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

Article 30

Basis of shipper's liability to the carrier

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.

2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part

mation, de instruktioner och dokument avseende godset som inte rimligen på annat sätt är tillgängliga för transportören och som rimligen är nödvändiga:

(a) för att korrekt hantera och transportera godset, inklusive de åtgärder som transportören eller utförande part ska vidta; och

(b) för att transportören ska kunna uppfylla lag, förordning eller andra krav från offentliga myndigheter i samband med den avsedda transporten, förutsatt att transportören i god tid meddelar avsändaren vilken information, instruktioner och dokument som denne behöver.

2. Denna artikel påverkar inte någon särskild förpliktelse som följer av lag, förordning eller andra krav från offentliga myndigheter att lämna viss information, instruktioner och dokument avseende godset i samband med den avsedda transporten.

Artikel 30

Grunder för avsändarens ansvar gentemot transportören

1. Avsändaren är ansvarig för förlust eller skada som transportören lider, om transportören bevisar att förlusten eller skadan har orsakats av att avsändaren brutit mot sina förpliktelser i enlighet med denna konvention.

2. Med mindre förlusten eller skadan orsakats av att avsändaren brutit mot de förpliktelser som följer av artiklarna 31.2 och 32, är avsändaren helt eller delvis befriad

of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

Article 31

Information for compilation of contract particulars

1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.

2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

från ansvar om orsaken eller en av orsakerna till förlusten eller skadan inte kan hänföras till dennes fel eller fel av någon i artikel 34 omnämnd person.

3. När avsändaren är delvis befriad från ansvar enligt denna artikel, är avsändaren ansvarig endast för den del av förlusten eller skadan som beror på denne eller någon i artikel 34 omnämnd person.

Artikel 31

Information för sammanställande av avtalsupplysningar

1. Avsändaren ska i god tid tillhandahålla transportören sådan korrekt information som krävs för att kunna sammanställa avtalsupplysningarna och utfärda transportdokument eller elektronisk transportdokumentation inklusive de uppgifter som anges i artikel 36.1; namnet på den part som ska identifieras som avsändare i avtalsupplysningarna, mottagarens namn, om sådan finns, och namnet på den person till vars order transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen ska utfärdas, om sådan finns.

2. Avsändaren ska anses ha garanterat riktigheten av de i stycke 1 i denna artikel tillhandahållna uppgifterna när transportören mottar dessa. Avsändaren ska hålla transportören skadeslös för den förlust eller skada som orsakas av att sådan information är oriktig.

Article 32

Special rules on dangerous goods

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

Artikel 32

Särskilda regler för farligt gods

När gods på grund av sin art eller beskaffenhet är, eller rimligen kan förväntas bli, en fara för personer, egendom eller miljön:

(a) ska avsändaren informera transportören om godsets farliga art eller beskaffenhet i god tid innan det avlämnas till transportören eller en utförande part. Om avsändaren underlåter detta och transportören eller utförande part inte annars har kunskap om godsets farliga art eller beskaffenhet, är avsändaren ansvarig gentemot transportören för förlust eller skada till följd av underlåtenheten att informera; och

(b) ska avsändaren märka eller etikettera farligt gods i enlighet med de lagar, regler eller andra krav från offentliga myndigheter som gäller under de aktuella stadierna av den avsedda transporten av godset. Om avsändaren underlåter detta, är denne ansvarig gentemot transportören för förlust eller skada till följd av underlåtenheten.

Article 33

Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper

1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences

Artikel 33

Avsändaren enligt dokumentets övertagande av avsändarens rättigheter och skyldigheter

1. En avsändare enligt dokument är underkastad de skyldigheter och det ansvar som åligger avsändaren enligt detta kapitel samt enligt artikel 55 och har rätt att åberopa de rättigheter och invändningar som

provided by this chapter and by chapter 13.

2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.

Article 34

Liability of the shipper for other persons

The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

Chapter 8

Transport documents and electronic transport records

Article 35

Issuance of the transport document or the electronic transport record

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods

avsändaren har enligt detta kapitel och kapitel 13.

2. Stycke 1 i denna artikel påverkar inte avsändarens skyldigheter, ansvar, rättigheter eller inväändningar.

Artikel 34

Avsändarens ansvar för andra personer

Avsändaren är ansvarig för brott mot sina förpliktelser enligt denna konvention som orsakats av handling eller underlåtenhet av någon person, inklusive anställda, agenter och kontraktsmedhjälpare, som avsändaren har gett i uppdrag att fullgöra någon av sina förpliktelser, men avsändaren är inte ansvarig för handling eller underlåtenhet av transportören eller en utförande part som agerar på uppdrag av transportören, som avsändaren har gett i uppdrag att fullgöra sina förpliktelser.

Kapitel 8

Transportdokument och elektronisk transportdokumentation

Artikel 35

Utfärdande av transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen

Om inte avsändaren och transportören har avtalat att inte använda ett transportdokument eller en elektronisk transportdokumentation, eller det följer av handelsbruk eller sedvana i branschen att det inte

for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or

(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

används, är avsändaren eller, om avsändaren har samtyckt därtill, avsändaren enligt dokument, vid leverans av gods för transport till transportören eller utförande part, berättigad att från transportören, enligt avsändarens val, få utfärdat:

(a) ett icke-negotiabelt transportdokument eller, med förbehåll för artikel 8 (a), en icke-negotiabel elektronisk transportdokumentation; eller

(b) ett lämpligt negotiabelt transportdokument eller, med förbehåll för artikel 8 (a), en negotiabel elektronisk transportdokumentation, om inte avsändaren och transportören har kommit överens om att inte använda ett negotiabelt transportdokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation, eller det följer av handelsbruk eller sedvana i branschen att det inte används.

Article 36 Contract particulars

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:

(a) A description of the goods as appropriate for the transport;

(b) The leading marks necessary for identification of the goods;

(c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and

(d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

Artikel 36 Avtalsupplysningar

1. Avtalsupplysningarna i transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen som avses i artikel 35 ska innehålla följande information från avsändaren:

(a) en beskrivning av godset som är anpassad för transporten;

(b) nödvändig märkning för identifikation av godset;

(c) antalet kolli eller enheter, eller godsets kvantitet; och

(d) godsets vikt, om avsändaren lämnat sådan uppgift.

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:

(a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;

(b) The name and address of the carrier;

(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and

(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:

(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;

(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;

(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and

(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.

4. For the purposes of this article, the phrase "apparent order and condition of the goods" in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:

2. Avtalsupplysningarna i transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen som avses i artikel 35 ska också innehålla:

(a) en uppgift om godsets synliga tillstånd vid den tidpunkt transportören eller utförande part mottar det för transport;

(b) transportörens namn och adress;

(c) det datum då transportören eller utförande part mottog godset, eller då godset lastades ombord på fartyget, eller då transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen utfärdades; och

(d) om transportdokumentet är negotiabelt och mer än ett original utfärdats, antalet originalexemplar av transportdokumentet.

3. Avtalsupplysningarna i transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen som avses i artikel 35 ska vidare innehålla:

(a) mottagarens namn och adress, om angivet av avsändaren;

(b) fartygets namn, om det angivits i transportavtalet;

(c) mottagningsplatsen och, om transportören känner till den, utlämningsplatsen; och

(d) lastningshamn och lossningshamn, om angivet i transportavtalet.

4. I denna bestämmelse avser frasen "godsets synliga tillstånd" i denna artikels stycke 2 (a) godsets tillstånd baserat på:

(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and

(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

(a) en rimlig yttre besiktning av godset så som det är förpackat vid den tidpunkt då avsändaren avlämnar godset till transportören eller en utförande part; och

(b) varje ytterligare besiktning som transportören eller den utförande parten faktiskt genomför före utfärdandet av transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen.

Article 37 Identity of the carrier

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.

2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address.

Artikel 37 Transportörens identitet

1. Om en transportör är namngiven i avtalsupplysningarna, ska varje annan uppgift i transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen som hänför sig till transportörens identitet vara utan verkan i den utsträckning som den inte överensstämmer med uppgiften i avtalsupplysningarna.

2. Om ingen transportör namngivits i avtalsupplysningarna så som krävs enligt artikel 36, stycke 2 (b), men avtalsupplysningarna anger att godset har lastats ombord ett namngivet fartyg, ska den registrerade ägaren av det fartyget anses vara transportören, om inte den registrerade ägaren visar att fartyget var bortfraktat på bareboatvillkor vid tidpunkten för transporten och identifierar befraktaren och anger befraktarens adress, i vilket fall bareboatbefraktaren ska anses vara transportören. Alternativt kan den registrerade ägaren motbevisa presumptionen om att denna är transportören genom att identifiera transportören

The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.

3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

och ange dennas adress. Bareboat-befraktaren kan på samma sätt motbevisa en presumtion om att denna är transportör.

3. Inget i denna artikel hindrar skadelidande från att bevisa att en annan person är transportör än den som anges i avtalsupplysningarna eller den som är transportör enligt punkten 2 i denna artikel.

Article 38 Signature

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

Artikel 38 Signatur

1. Ett transportdokument ska signeras av transportören eller en person som handlar på transportörens vägnar.

2. En elektronisk transportdokumentation ska innehålla en elektronisk signatur som tillhör transportören eller en person som handlar på transportörens vägnar. Den elektroniska signaturen ska identifiera den som signerar den elektroniska transportdokumentationen och ange transportörens godkännande av den elektroniska transportdokumentationen.

Article 39 Deficiencies in the contract particulars

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.

Artikel 39 Brister i avtalsupplysningarna

1. Frånvaron av eller felaktigheter i en eller flera av de avtalsupplysningar som anges i artikel 36, stycke 1, 2, eller 3, påverkar inte i sig transportdokumentets eller den elektroniska transportdokumentationens rättsliga status eller giltighet.

2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or

(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.

3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

2. Om avtalsupplysningarna anger datum, men inte anger vad detta avser, ska datumet anses avse:

(a) det datum då allt gods som angivits i transportdokumentet eller den elektroniska transport-dokumentationen lastades ombord på fartyget, om avtalsupplysningarna anger att godset har lastats ombord på ett fartyg; eller

(b) det datum då transportören eller utförande part mottog godset, om avtalsupplysningarna inte anger att godset har lastats ombord på ett fartyg.

3. Om avtalsupplysningarna inte anger godsets synliga tillstånd vid den tidpunkt då transportören eller utförande part mottog det, ska avtalsupplysningarna anses ange att godsets var i gott synligt tillstånd vid den tidpunkt då transportören eller utförande part mottog det.

Article 40

Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:

(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or

Artikel 40

Förbehåll för riktigheten av uppgifter om godset i avtalsupplysningarna

1. Transportören ska göra förbehåll för uppgifter som avses i artikel 36, stycke 1, och ange att transportören inte påtar sig ansvar för riktigheten i avsändarens upplysningar, om:

(a) transportören har faktisk kunskap om att en väsentlig uppgift i transportdokumentet eller den

electronic transport record is false or misleading; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.

2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.

3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:

(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or

(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.

elektroniska transportdokumentationen är felaktig eller missvisande, eller

(b) transportören har skälig anledning att anta att en väsentlig uppgift i transportdokumentet eller den elektroniska transport-dokumentationen är felaktig eller missvisande.

2. Oavsett vad som föreskrivs i denna artikels stycke 1 kan transportören göra förbehåll för uppgifter som avses i artikel 36, stycke 1, under de omständigheter och på det sätt som anges i styckena 3 och 4 i denna artikel för att ange att transportören inte påtar sig ansvar för riktigheten i avsändarens upplysningar.

3. När godset inte avlämnas för transport till transportören eller utförande part i en sluten container eller ett slutet fordon, eller när godset avlämnas i en sluten container eller slutet fordon och transportören eller utförande part faktiskt inspekterar godset, kan transportören göra förbehåll för uppgifter som avses i artikel 36, stycke 1, om:

(a) transportören inte hade någon praktisk eller kommersiellt rimlig möjlighet att kontrollera avsändarens uppgifter, i vilket fall transportören kan ange vilken information den inte kunnat kontrollera; eller

(b) transportören har skälig anledning att anta att avsändarens uppgifter är felaktiga, i vilket fall transportören i förbehållet kan ange vad transportören rimligen anser utgör korrekta uppgifter.

4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:

(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:

(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and

(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:

(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or

(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

Article 41

Evidentiary effect of the contract particulars

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

4. När godset avlämnas för transport till transportören eller utförande part i en sluten container eller ett slutet fordon kan transportören göra förbehåll för informationen som avses i:

(a) artikel 36, stycke 1 punkterna (a), (b), eller (c), om

(i) godset inuti containern eller fordonet faktiskt inte har inspekterats av transportören eller utförande part; och

(ii) varken transportören eller utförande part annars har faktisk kunskap om innehållet före utfärdandet av transport-dokumentet eller den elektroniska transport-dokumentationen; och

(b) artikel 36, stycke 1 (d), om:

(i) varken transportören eller utförande part vägde containern eller fordonet, och avsändaren och transportören inte före transporten hade kommit överens om att containern eller fordonet skulle vägas och att vikten skulle anges i avtalsupplysningarna; eller

(ii) det fanns ingen praktisk eller kommersiellt rimlig möjlighet att kontrollera containerns eller fordonets vikt.

Artikel 41

Avtalsupplysningarnas beviskraft

Om inte förbehåll har gjorts för avtalsupplysningarna under de omständigheter och på det sätt som anges i artikel 40:

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or

(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non negotiable electronic transport record:

(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;

(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and

(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

(a) är ett transportdokument eller en elektronisk transportdokumentation bevis på transportörens mottagande av godset i enlighet med avtalsupplysningarna:

(b) motbevisning från transportörens sida ska inte tillåtas angående avtalsupplysningarna när sådana avtalsupplysningar är medtagna i:

(i) ett negociabelt transportdokument eller en negociabel elektronisk transportdokumentation som har överförts till en tredje part i god tro; eller

(ii) ett icke-negotiabelt transportdokument som anger att det måste överföras för att godset ska levereras och är överlåtet till en mottagare i god tro;

(c) motbevisning från transportörens sida ska inte tillåtas mot en mottagare som i god tro har förlitat sig på någon av följande avtalsupplysningar i ett icke-negotiabelt transportdokument eller en icke-negotiabel elektronisk transportdokumentation:

(i) de avtalsupplysningar som avses i artikel 36, stycke 1, när de är lämnade av transportören;

(ii) antal, typ och identifikationsnummer på containrarna, men inte containerförseglingarnas identifikationsnummer, och

(iii) de avtalsupplysningar som avses i artikel 36, stycke 2.

Article 42
"Freight prepaid"

If the contract particulars contain the statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper.

Artikel 42
"Företald frakt"

I de fall avtalsupplysningarna innehåller uttrycket "företald frakt" eller liknande uttryck, kan transportören inte gentemot innehavaren eller mottagaren hävda att frakten inte är betald. Denna artikel gäller inte om innehavaren eller mottagaren också är avsändaren.

Chapter 9
Delivery of the goods

Article 43
Obligation to accept delivery

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

Article 44
Obligation to acknowledge receipt

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the

Kapitel 9
Utlämnning av gods

Artikel 43
Skyldighet att ta emot godset

När godset har anlänt till destinationsorten, ska mottagaren som begär utlämnande av godset enligt transportavtalet ta emot godset vid den tidpunkt eller inom den tid och på den plats som överenskommits i transportavtalet eller, om detta inte avtalats, vid den tid och på den plats då utlämnande av godset rimligen kan förväntas med hänsyn till villkoren i avtalet, sedvänja, handelsbruk, bransch-praxis och omständigheterna kring transporten.

Artikel 44
Skyldighet att bekräfta mottagande

På begäran av transportören eller den utförande parten som lämnar ut godset, ska mottagaren bekräfta mottagandet av godset från

carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

transportören eller den utförande parten på sätt som är brukligt på utlämningsplatsen. Transportören får vägra lämna ut godset om mottagaren vägrar att bekräfta mottagandet.

Article 45

Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;

(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be

Artikel 45

Utlämnande när inte något negotiabelt transportdokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation utfärdats

När varken ett negotiabelt transportdokument eller en negotiabel elektronisk transportdokumentation utfärdats:

(a) ska transportören lämna ut godset till mottagaren vid den tid och på den plats som avses i artikel 43. Transportören får vägra lämna ut godset om den person som påstår sig vara mottagaren inte vederbörligen identifierar sig som mottagare på begäran av transportören;

(b) ska den förfogande-berättigade före eller vid godsets ankomst på destinationsorten upplysa transportören om mottagarens namn och adress, om namnet och adressen inte anges i avtalsupplysningarna;

(c) får transportören vända sig till den förfogandeberättigade och begära instruktion beträffande utlämnande av godset, om godset, med förbehåll för artikel 48, stycke 1, inte kan lämnas ut eftersom (i) mottagaren, efter att ha mottagit meddelande om godsets ankomst, inte vid tidpunkten eller inom den tidsperiod som anges i artikel 43, begär utlämnande av godset från

the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

Article 46

Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

transportören efter dess ankomst till destinationsorten, (ii) transportören vägrar lämna ut godset på grund av att personen som påstår sig vara mottagaren inte vederbörligen identifierar sig som mottagare eller (iii) transportören, efter att ha vidtagit rimliga ansträngningar inte kan hitta mottagaren för att inhämta instruktioner beträffande utlämnande av godset. Om transportören efter rimliga ansträngningar inte kan hitta den förfogandeberättigade, får transportören vända sig till avsändaren och begära instruktioner beträffande utlämnande av godset. Om transportören efter rimliga ansträngningar inte kan hitta avsändaren, får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument och begära instruktioner beträffande utlämnande av godset;

(d) befrias den transportör som lämnar ut godset enligt instruktion från den förfogandeberättigade, avsändaren eller avsändaren enligt dokument enligt (c) i denna artikel från sin förpliktelse att lämna ut godset enligt transportavtalet.

Artikel 46

Utlämnande av godset när ett icke-negotiabelt transportdokument som kräver överlämnande har utfärdats

När ett icke-negotiabelt transportdokument har utfärdats som anger att det ska överlämnas för att få godset utlämnat:

(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and

(a) ska transportören lämna ut godset till mottagaren vid den tidpunkt och på den plats som avses i artikel 43 efter att mottagaren vederbörligen identifierat sig på begäran av transportören och överlämnat det icke-negotiabla dokumentet. Transportören får vägra att lämna ut godset om personen som påstår sig vara mottagaren inte vederbörligen identifierar sig på begäran av transportören, och ska vägra lämna ut godset om det icke-negotiabla dokumentet inte överlämnas. Om mer än ett original av det icke-negotiabla dokumentet har utfärdats är överlämnande av ett original tillräckligt varvid de andra originalen förlorar sin verkan och giltighet;

(b) får transportören vända sig till avsändaren och begära instruktioner beträffande utlämnande av godset, om godset, med förbehåll för artikel 48, stycke 1, inte kan lämnas ut eftersom (i) mottagaren, efter att ha mottagit meddelande om godsets ankomst, inte vid tidpunkten eller inom den tidsperiod som anges i artikel 43, begär utlämnande av godset från transportören efter dess ankomst till destinationsorten, (ii) transportören vägrar lämna ut godset på grund av att personen som påstår sig vara mottagaren inte vederbörligen identifierar sig som mottagare eller överlämnar dokumentet eller (iii) transportören, efter att ha vidtagit rimliga ansträngningar, inte kan hitta mottagaren för att begära instruktioner beträffande utlämnande av godset. Om transportören, efter att ha vidtagit rimliga ansträngningar,

request instructions in respect of the delivery of the goods;

(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

Article 47

Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:

(i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph

inte kan hitta avsändaren, får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument och begära instruktioner beträffande utlämnande av godset;

(c) befrias den transportör som lämnar ut godset enligt instruktion från avsändaren eller avsändaren enligt dokument enligt (b) i denna artikel från sin förpliktelse att lämna ut godset enligt transportavtalet, oavsett om det icke-negotiabla transportdokumentet har överlämnats till denne.

Artikel 47

Utlämnande av godset när ett negotiabelt transportdokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation har utfärdats

1. När ett negotiabelt transportdokument eller negotiabel elektronisk transportdokumentation har utfärdats:

(a) är innehavaren av det negotiabla transportdokumentet eller den negotiabla elektroniska transportdokumentationen berättigad att kräva utlämnande av godset från transportören efter dess ankomst till destinationsorten, i vilket fall transportören ska lämna ut godset till innehavaren vid den tidpunkt och på den plats som avses i artikel 43:

(i) mot överlämnande av det negotiabla transportdokumentet och, om innehavaren är en av de personer som anges i artikel 1 stycke 10 (a)

10 (a) (i), upon the holder properly identifying itself; or

(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;

(b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;

(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply:

(a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier

(i), efter att innehavaren vederbörligen identifierat sig, eller

(ii) efter att innehavaren visat, i enlighet med det sätt som anges i artikel 9, stycke 1 att denne är innehavare av den negotiabila elektroniska transportdokumentationen;

(b) ska transportören vägra lämna ut godset om kraven i (a) (i) eller (a) (ii) i detta stycke inte är uppfyllda,

(c) är överlämnande av ett original tillräckligt varvid de andra originalen förlorar sin verkan och giltighet om mer än ett original av det negotiabila transport-dokumentet har utfärdats och antalet original anges i dokumentet. När negotiabel elektronisk transportdokumentation har använts, förlorar sådan elektronisk transportdokumentation sin verkan och giltighet vid utlämnande av godset till innehavaren på det sätt som föreskrivs i artikel 9, stycke 1.

2. Om det negotiabila transportdokumentet eller den negotiabila elektroniska transport-dokumentationen, med förbehåll för artikel 48 (1), föreskriver att godset kan lämnas ut utan överlämnande av det negotiabila transportdokumentet eller den negotiabila elektroniska transport-dokumentationen, gäller följande:

(a) Om godset inte kan lämnas ut på grund av att (i) innehavaren efter att ha mottagit ett meddelande om godsets ankomst inte vid tidpunkten eller inom den tidsperiod som anges i artikel 43 kräver utlämnande av godset från transportören efter dess ankomst till

refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails

destinationsorten, (ii) transportören vägrar att lämna ut godset på grund av att personen som påstår sig vara innehavare inte vederbörligen identifierar sig som en av de personer som anges i artikel 1, stycke 10 (a) (i), eller (iii) transportören, efter att ha vidtagit rimliga ansträngningar inte kan hitta innehavaren för att begära instruktioner beträffande utlämnande av godset, får transportören vända sig till avsändaren och begära instruktioner beträffande utlämnande av godset. Om transportören efter att ha vidtagit rimliga ansträngningar inte kan hitta avsändaren får transportören vända sig till avsändaren enligt dokument och begära instruktioner beträffande utlämnande av godset;

(b) befrias den transportör som lämnar ut godset enligt instruktion från avsändaren eller avsändaren enligt dokument i enlighet med stycke 2 (a) i denna artikel från sin förpliktelse att lämna ut godset till innehavaren enligt transportavtalet, oavsett om det negotiabla transportdokumentet har överlämnats till denne, eller den som kräver utlämnande enligt ett negotiabelt elektroniskt transport-dokument visar på det sätt som föreskrivs i artikel 9, stycke 1 att denne är innehavare;

(c) den person som ger anvisningar under stycke 2 (a) i denna artikel ska hålla transportören skadeslös för förlust till följd av att denne hålls ansvarig gentemot innehavaren enligt stycke 2 (e) i denna artikel. Transportören får vägra att följa anvisningarna om personen

to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

Article 48

Goods remaining undelivered

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:

inte ställer sådan erforderlig säkerhet som transportören rimligen kan begära;

(d) en person som blir innehavare av det negotiabla transportdokumentet eller den negotiabla elektroniska transportdokumentationen efter att transportören har lämnat ut godset i enlighet med stycke 2 (b) i denna artikel, men i enlighet med avtal eller på annat sätt före utlämnandet, förvärvar rättigheter gentemot transportören enligt transportavtalet förutom rätt att kräva utlämnande av godset;

(e) oavsett styckena 2 (b) och 2 (d) i denna artikel, förvärvar en innehavare, som blir innehavare efter sådant utlämnande och som inte hade och inte rimligen kunde ha haft kännedom om utlämnandet när denne blev innehavare, de rättigheter som följer av det negotiabla transportdokumentet eller den negotiabla transportdokumentationen. När avtalsupplysningarna anger den förväntade ankomsttiden för godset, eller anger hur information inhämtas om huruvida godset lämnats ut, presumeras att innehavaren vid tidpunkten för att denne blev innehavare hade kännedom om eller rimligen borde ha haft kännedom om utlämnandet av godset.

Artikel 48

Goods som inte har lämnats ut

1. Vid tillämpningen av denna artikel ska gods anses inte ha lämnats ut efter dess ankomst till destinationsorten endast om:

(a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43;

(b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47;

(c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47;

(d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or

(e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.

2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:

(a) To store the goods at any suitable place;

(b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and

(c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

(a) mottagaren inte accepterar att ta emot godset i enlighet med detta kapitel på den tid och på den plats som avses i artikel 43;

(b) den förfogandeberättigade, innehavaren, avsändaren eller avsändaren enligt dokument inte kan hittas eller inte ger transportören tillräckliga instruktioner i enlighet med artiklarna 45, 46 och 47;

(c) transportören har rätt eller skyldighet att vägra lämna ut godset i enlighet med artiklarna 44, 45, 46 och 47;

(d) transportören inte får lämna ut godset till mottagaren i enlighet med lag eller föreskrifter på den ort där utlämnande begärs, eller

(e) godset annars inte kan lämnas ut av transportören.

2. Med förbehåll för alla andra rättigheter som transportören kan ha mot avsändaren, den förmånsberättigade eller mottagaren får transportören, om godset inte har lämnats ut, på risk och bekostnad av den person som har rätt till godset, vidta sådana åtgärder beträffande godset som omständigheterna rimligen kräver, inbegripet:

(a) att lagra godset på någon lämplig plats;

(b) att packa upp godset om det är packat i containrar eller fordon, eller agera på annat sätt beträffande godset inbegripet att flytta det, och

(c) att vidta åtgärder för att godset säljs eller förstörs i enlighet med praxis eller enligt lag eller föreskrifter på den plats där godset befinner sig vid tidpunkten.

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.

4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

3. Transportören får utöva sina rättigheter enligt stycke 2 i denna artikel först efter att denne har gett en skälig frist om den avsedda åtgärden enligt stycke 2 i denna artikel till den person som anges i avtalsupplysningarna som den person, om någon, som ska underrättas om godsets ankomst på destinationsorten och till en av följande personer i den angivna ordningen om de är kända för transportören: mottagaren, den förfogandeberättigade eller avsändaren.

4. Om godset säljs enligt stycke 2 (c) i denna artikel, ska transportören innehålla intäkterna från försäljningen till förmån för den som har rätt till godset, med avdrag för samtliga kostnader som transportören haft samt andra belopp som ska betalas till transportören i samband med transporten av godset.

5. Transportören är inte ansvarig för förlust eller skada på gods som inträffar under den tid som det inte har lämnats ut enligt denna artikel, om inte den skadelidande visar att förlusten eller skadan uppstått på grund av underlåtenhet av transportören att vidta åtgärder som under omständigheterna skulle ha varit rimliga för att bevara godset och att transportören kände till eller borde ha känt till att förlusten eller skadan på godset skulle bli följderna av dennes underlåtenhet att vidta åtgärderna.

Article 49
Retention of goods

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

Chapter 10
Rights of the controlling party

Article 50
Exercise and extent of right
of control

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:

(a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;

(b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and

(c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.

2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

Artikel 49
Retentionsrätt

Ingenting i denna konvention påverkar transportörs eller utförande parts rätt enligt transportavtalet eller tillämplig lag att hålla inne godset till säkerhet för betalning av utestående krav.

Kapitel 10
Förfoganderätt

Artikel 50
Utövande och omfattning
av förfoganderätten

1. Förfoganderätten kan bara utövas av den förfogandeberättigade och är begränsad till:

(a) rätten att ge eller modifiera instruktioner rörande godset som inte innebär en förändring av transportavtalet,

(b) rätten att få godset utlämnat i en planerad anloppshamn eller, i fråga om landtransport, varje ställe utmed transportrutten, och

(c) rätten att ersätta mottagaren med en annan person, även den förfogandeberättigade själv.

2. Förfoganderätten består under hela transportörens ansvarsperiod enligt artikel 12, och upphör när den perioden slutar.

Article 51

Identity of the controlling party
and transfer of the right of control

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:

(a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;

(b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and

(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.

2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and

Artikel 51

Den förfogandeberättigades
identitet och överföring av
förfoganderätten

1. Förutom de i punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel angivna fallen:

(a) är avsändaren den förfogandeberättigade, om inte avsändaren när transportavtalet ingås utpekar mottagaren, avsändaren enligt dokument eller annan person som den förfogandeberättigade,

(b) kan den förfogandeberättigade överföra förfoganderätten till en annan person. Överföringen blir verksam mot transportören när den överförande personen underrättar transportören om överföringen varvid den till vilken överföringen gjorts blir den förfogandeberättigade, och

(c) ska den förfogandeberättigade på behörigt sätt legitimera sig när förfoganderätten utövas.

2. När ett icke-negotiabelt transportdokument har utfärdats som anger att det ska överlämnas för att godset ska lämnas ut:

(a) är avsändaren den förfogandeberättigade och kan överföra förfoganderätten till en i transportdokumentet namngiven mottagare, utan att påteckning om överföring behöver göras, genom att överlämna dokumentet. Om mer än ett original av dokumentet har utfärdats, måste samtliga original överlämnas för att förfoganderätten ska överföras; och

(b) för att utöva sin förfoganderätt ska den förfogandeberättigade visa upp dokumentet och

properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

3. When a negotiable transport document is issued:

(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and

vederbörligen legitimera sig. Om mer än ett original av dokumentet har utfärdats, måste samtliga original visas upp vid äventyr av att förfoganderätten annars inte kan utövas.

3. När ett negotiabelt transportdokument har utfärdats:

(a) är innehavaren, eller om mer än ett original av det negotiabla transportdokumentet har utfärdats den som innehar samtliga original, förfogandeberättigad,

(b) kan innehavaren överföra förfoganderätten genom att överföra det negotiabla transportdokumentet till en annan person i enlighet med artikel 57. Om mer än ett original av dokumentet har utfärdats, måste samtliga original överföras till denne för att förfoganderätten ska överföras, och

(c) ska innehavaren, för att kunna utöva förfoganderätten, visa upp det negotiabla transportdokumentet för transportören och, om innehavaren är en av de personer som avses i artikel 1, stycke 10 (a) (i), vederbörligen legitimera sig. Om mer än ett original av dokumentet har utfärdats, måste samtliga original visas upp vid äventyr av att förfoganderätten annars inte kan utövas.

4. När negotiabel elektronisk transportdokumentation har utfärdats:

(a) är innehavaren den förfogandeberättigade,

(b) kan innehavaren överföra förfoganderätten genom att överföra den elektroniska transportdokumentationen till en annan person i enlighet med artikel 9, stycke 1, och

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

(c) ska innehavaren, för att kunna utöva förfoganderätten, visa att denne är innehavare i enlighet med artikel 9, stycke 1.

Article 52

Carrier's execution of instructions

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

(a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;

(b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and

(c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices.

2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise

Artikel 52

Transportörens utförande av instruktioner

1. Med förbehåll för punkterna 2 och 3 i denna artikel ska transportören utföra de instruktioner som avses i artikel 50 om:

(a) den som ger sådana instruktioner är berättigad att utöva förfoganderätten,

(b) instruktionerna enligt sitt innehåll rimligen kan utföras när de når transportören, och

(c) instruktionerna inte hindrar transportörens normala verksamhet, inbegripet dennes rutiner för utlämnande.

2. Under alla förhållanden ska den förfogandeberättigade ersätta transportören för tillkommande skäligen kostnader som transportören drabbas av och hålla transportören skadeslös från förlust eller skada som transportören lider på grund av att transportören omsorgsfullt utfört instruktioner enligt denna artikel, inbegripet ersättning som transportören kan komma att bli skyldig att betala för förlust av eller skada på annat gods som transporterats.

3. Transportören har rätt att erhålla säkerhet från den förfogandeberättigade för det belopp avseende tillkommande kostnad, förlust eller skada som transportören

in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.

4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

rimligen kan räkna med kommer att uppstå i samband med utförandet av instruktioner enligt denna artikel. Transportören får vägra att utföra instruktionerna om inte någon sådan säkerhets ställs.

4. Transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset eller för dröjsmål som orsakas av dennes bristfälliga utförande av instruktioner från den förfogande-berättigade i strid med sina skyldigheter enligt stycke 1 i denna artikel regleras av artiklarna 17–23, och ersättningsbeloppet transportören ska betala regleras av artiklarna 59–61.

Article 53 Deemed delivery

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

Artikel 53 Goods som anses ha lämnats ut

Goods som har lämnats ut efter en instruktion i enlighet med artikel 52, stycke 1 ska anses ha lämnats ut på destinationsorten, och de bestämmelser i kapitel 9 som rör sådant utlämnande är tillämpliga på sådant gods.

Article 54 Variations to the contract of carriage

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).

2. Variations to the contract of carriage, including those referred to

Artikel 54 Ändringar av transportavtalet

1. Den förfogandeberättigade är den ende som kan avtala med transportören om andra ändringar i transportavtalet än de som avses i artikel 50, stycke 1 (b) och (c).

2. Ändringar i transportavtalet, inbegripet sådana som anges i artikel

in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

50, stycke 1 (b) och (c), ska anges i ett negotiabelt transport-dokument eller i ett ickenegotiabelt transport-dokument som kräver överlämnande, eller inkorporeras i negotiabel elektronisk transportdokumentation, eller, på begäran av den förfogandeberättigade, anges i ett icke-negotiabelt transportdokument eller inkorporeras i ickenegotiabel elektronisk transportdokumentation. Ändringar som anges eller inkorporeras på detta sätt ska signeras i enlighet med artikel 38.

Article 55

Providing additional information, instructions or documents to carrier

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.

2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such

Artikel 55

Lämnande av ytterligare information, instruktioner eller dokument till transportören

1. Den förfogandeberättigade ska, på anmodan av transportören eller utförande part, i god tid lämna information, instruktioner eller dokument rörande godset som inte ännu lämnats av avsändaren och som inte heller på annat sätt rimligen är tillgängliga för transportören och som transportören rimligen kan behöva för att utföra sina förpliktelser enligt transportavtalet.

2. Om transportören inte med rimliga ansträngningar kan finna den förfogandeberättigade eller om denne inte kan lämna erforderlig information eller erforderliga instruktioner eller dokument till transportören, ska de lämnas av avsändaren. Om transportören inte med rimliga ansträngningar kan finna avsändaren, ska avsändaren enligt dokument

information, instructions or documents.

lämna sådan information eller sådana instruktioner eller dokument.

Article 56
Variation by agreement

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

Artikel 56
Avtalade avvikelser

Parterna i transportavtalet kan avtala om avvikelser från artiklarna 50, stycke 1 (b) och (c), 50, stycke 2 och 52. Parterna kan också inskränka eller utesluta möjligheten att överföra den förfoganderätt som avses i artikel 51, stycke 1 (b).

Chapter 11
Transfer of rights

Article 57
When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:

(a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or

(b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

Kapitel 11
Överförande av rättigheter

Artikel 57
När ett negotiabelt transportdokument eller en negotiabel elektronisk transportdokumentation är utfärdat

1. När ett negotiabelt transportdokument är utfärdat kan innehavaren överföra de rättigheter som omfattas av dokumentet till en annan person:

(a) vederbörligen endosserat antingen till sådan annan person eller in blanco, om det rör sig om ett orderdokument; eller

(b) utan endossering, om det är: (i) ett innehavardokument eller ett dokument endosserat in blanco; eller (ii) ett dokument utställt till en viss namngiven person eller order och överlåtelsen sker mellan den första innehavaren och den namngivna personen.

2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

2. När en negotiabel elektronisk transportdokumentation är utfärdad kan innehavaren överföra de rättigheter som omfattas av dokumentationen, om det är utställt till order eller till en namngiven person eller order, genom att överföra den elektroniska transport-dokumentationen på det sätt som anges i artikel 9, stycke 1.

Article 58
Liability of holder

Artikel 58
Innehavarens ansvar

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

1. Med förbehåll för artikel 55, ådrar sig en innehavare som inte är avsändare och som inte utövar någon rättighet under transportavtalet inget ansvar under transportavtalet enbart i egenskap av innehavare.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

2. En innehavare som inte är avsändare och som utövar rättigheter under transportavtalet ådrar sig därigenom ansvar under transportavtalet i den utsträckning sådant ansvar omfattas eller följer av det negotiabla transportdokumentet eller den negotiabla elektroniska transportdokumentationen.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:

3. Vid tillämpning av styckena 1 och 2 i denna artikel ska en innehavare som inte är avsändare inte anses utöva en rättighet under transportavtalet bara därför att:

(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable

(a) denne avtalar med transportören, i enlighet med artikel 10, att ersätta ett negotiabelt transportdokument med en negotiabel elektronisk transport-dokumentation

electronic transport record by a negotiable transport document; or

(b) It transfers its rights pursuant to article 57.

eller att ersätta en negotiabel elektronisk transportdokumentation med ett negotiabelt transportdokument; eller

(b) denne överlåter sina rättigheter i enlighet med artikel 57.

Chapter 12 Limits of liability

Article 59 Limits of liability

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such

Kapitel 12 Ansvarsbegränsning

Artikel 59 Ansvarsbegränsning

1. Om inte annat följer av artikel 60 eller artikel 61, stycke 1, är transportörens ansvar för brott mot sina förpliktelser enligt denna konvention begränsat till 875 beräkningsenheter för varje kolli eller annan lastenhet, eller 3 beräkningsenheter för varje kilogram av bruttovikten av det gods som är föremål för kravet eller tvisten, beroende på vilket belopp som är högst, utom när godsets värde har angivits av avsändaren och ingår i avtalsupplysningarna, eller när ett högre belopp än den ansvarsbegränsning som anges i denna artikel har avtalats mellan transportören och avsändaren.

2. När gods transporteras i eller på en container, lastpall eller liknande transportanordning som används för att samlasta gods, eller i eller på ett fordon, ska de kollin eller lastenheter som i avtalsupplysningarna anges till antal i eller på en sådan transportanordning eller fordon anses som kollin eller lastenheter. Om godset inte anges till antal på

article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement 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 that 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 that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

Article 60

Limits of liability for loss caused by delay

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable

sådant sätt ska varorna i eller på en sådan typ av transportanordning eller sådant fordon anses som en lastenhet.

3. Med beräkningsenheter i denna artikel avses de särskilda dragningsrätter som definieras av Internationella valutafonden (SDR). Beloppen i denna artikel ska omräknas till en stats nationella valuta i enlighet med valutans värde på dagen för dom eller skiljedom eller den dag som avtalats mellan parterna. Värdet av en nationell valuta, omräknat till särskilda dragningsrätter, i en fördragsslutande stat som är medlem i Internationella valutafonden, ska beräknas i enlighet med den värderingsmetod som Internationella valutafonden tillämpar på sina transaktioner vid den aktuella tidpunkten. Värdet av en nationell valuta, omräknat till särskilda dragningsrätter, i en fördragsslutande stat som inte är medlem i Internationella valutafonden ska beräknas på det sätt som bestäms av denna stat.

Artikel 60

Ansvarsbegränsning vid dröjsmålsskada

Om inte annat följer av artikel 61, stycke 2, ska ersättning för förlust av eller skada på godset på grund av dröjsmål beräknas i enlighet med artikel 22 och ansvar för ekonomisk skada till följd av dröjsmål är begränsat till ett belopp motsvarande två och en halv gånger

on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

den frakt som ska betalas för det gods som dröjsmålet avser. Det totala beloppet som ska betalas enligt denna artikel och artikel 59, stycke 1, får inte överskrida den gräns som skulle fastställas enligt artikel 59, stycke 1, vid total förlust av det aktuella godset.

Article 61

Loss of the benefit of limitation of liability

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Artikel 61

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

1. Varken transportören eller någon av de personer som avses i artikel 18 har rätt att begränsa sitt ansvar enligt artikel 59, eller enligt transportavtalet, om skadelidande visar att skadan till följd av brott mot transportörens förpliktelser enligt denna konvention är hänförlig till en handling eller underlåtenhet, av den person som åberopar rätt till ansvarsbegränsning och som begåtts med avsikt att orsaka sådan förlust eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

2. Varken transportören eller någon av de personer som avses i artikel 18 har rätt att begränsa sitt ansvar enligt artikel 60, om skadelidande visar att dröjsmålet beror på en handling eller underlåtenhet av den person som åberopar rätt till ansvarsbegränsning och som begåtts med avsikt att orsaka dröjsmålsskada eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Chapter 13
Time for suit

Article 62
Period of time for suit

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.

2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.

3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

Article 63
Extension of time for suit

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This

Kapitel 13
Frist för talans väckande

Artikel 62
Frist för talans väckande

1. Inget domstols- eller skiljedomsförfarande med anledning av krav eller tvist som till följd av brott mot en förpliktelse enligt denna konvention, får inledas efter utgången av en frist om två år.

2. Den i första stycket nämnda fristen börjar löpa den dag då transportören har avlämnat godset eller, i fall då inget eller bara delar av godset har avlämnats, den dag då godset senast skulle ha avlämnats. Den dag som inleder fristen ska inte räknas med.

3. Oavsett utgången av den frist som anges i första stycket, kan en part åberopa sitt krav som invändning eller till kvittning gentemot motpartens anspråk.

Artikel 63
Förlängning av frist för talans väckande

Den i artikel 62 nämnda fristen kan varken suspenderas eller avbrytas, men den mot vilken ett krav riktas kan när som helst under fristens löptid förlänga denna genom en förklaring till den som framställer krav. Denna period kan förlängas

period may be further extended by another declaration or declarations.

genom en eller flera ytterligare förklaringar.

Article 64
Action for indemnity

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

(a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

Artikel 64
Regresstalan

En regresstalan av den som hålls ansvarig kan väckas efter utgången av den i artikel 62 föreskrivna fristen om sådan talan väcks inom den senare av:

(a) den tidsfrist som följer av tillämplig lag där talan väcks, eller

(b) 90 dagar från den dag då den som väcker regresstalan antingen har träffat förlikning avseende kravet mot sig eller har mottagit stämning avseende detta, vilket av dessa som sker tidigast.

Article 65
Actions against the person
identified as the carrier

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

(a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is

Artikel 65
Talan mot den person som
identifieras som transportören

En talan mot bareboatbefraktaren eller den person som identifieras som transportör enligt artikel 37 andra stycket, kan väckas efter utgången av den i artikel 62 föreskrivna fristen om sådan talan väcks inom den senare av:

(a) den tidsfrist som följer av tillämplig lag där talan väcks, eller

(b) 90 dagar från den dag då transportören identifierades, eller då den registrerade ägaren eller bareboatbefraktaren har motbevisat presumptionen om att denne är

the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

transportör i enlighet med artikel 37, stycke 2.

Chapter 14 Jurisdiction

Article 66

Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

(a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (i) The domicile of the carrier;
- (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
- (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or

(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67

Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph (b), is exclusive for disputes between the parties to

Kapitel 14 Domstols behörighet

Artikel 66

Talan mot transportören

Om inte transportavtalet innehåller ett exklusivt avtal om domstols behörighet som uppfyller villkoren i artikel 67 eller 72, har käranden rätt att väcka talan enligt denna konvention mot transportören:

(a) Vid behörig domstol inom vars jurisdiktion en av följande orter är belägen:

- (i) Transportörens hemvist;
- (ii) mottagningsplatsen enligt transportavtalet,
- (iii) utlämningsplatsen enligt transportavtalet, eller
- (iv) den hamn där godset först lastades ombord på ett fartyg eller den hamn där godset slutligen lossades från ett fartyg; eller

(b) vid den eller de behöriga domstolar som utpekas i ett avtal mellan avsändaren och transportören för att avgöra krav mot transportören som kan uppstå enligt denna konvention.

Artikel 67

Avtal om domstols behörighet

1. En domstol som är utsedd i enlighet med artikel 66 (b), är exklusivt behörig i tvister mellan parterna till transportavtalet endast

the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

(a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a);

(b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and

(d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

om parterna är ense om detta och avtalet om domstolens behörighet:

(a) ingår i ett kvantumkontrakt som tydligt anger parternas namn och adress och som antingen (i) är individuellt framförhandlat eller (ii) klart anger att det föreligger ett exklusivt avtal om domstols behörighet och närmare anger de delar av kvantumkontraktet som innehåller sådant avtal, och

(b) klart utpekar domstolarna i en konventionsstat eller en eller flera specifika domstolar i en konventionsstat.

2. En person som inte är part till kvantumkontraktet är bunden av ett avtal om domstols exklusiva behörighet som träffats i enlighet med stycke 1 i denna artikel endast om:

(a) domstolen är belägen på en av de orter som utpekas i artikel 66 (a),

(b) avtalet ingår i transportdokumentet eller den elektroniska transport-dokumentationen,

(c) personen i god tid och på ändamålsenligt sätt underrättas om vid vilken domstol talan ska väckas och att den domstolen är exklusivt behörig, och

(d) det följer av lagen vid den domstol där talan har väckts att den personen kan vara bunden av avtalet om domstolens exklusiva behörighet.

Article 68
Actions against the maritime
performing party

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) The domicile of the maritime performing party; or

(b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

Artikel 68
Talan mot en maritimt utförande
part

Käranden har rätt att väcka talan enligt denna konvention mot den maritimt utförande parten vid en behörig domstol inom vars jurisdiktion en av följande platser är belägen:

(a) den maritimt utförande partens hemvist, eller

(b) hamnen där godset tas emot av den maritimt utförande parten, hamnen där godset lämnas ut av den maritimt utförande parten eller hamnen där den maritimt utförande parten fullgör sina uppgifter avseende godset.

Article 69
No additional bases of jurisdiction

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.

Artikel 69
Ingen annan grund för domstols
behörighet

Med förbehåll för artikel 71 och 72, kan ingen talan enligt denna konvention mot transportören eller en maritimt utförande part väckas vid en domstol som inte utpekats enligt artikel 66 eller 68.

Article 70
Arrest and provisional or protective
measures

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State

Artikel 70
Kvarstad och interimistiska
säkerhetsåtgärder

Ingen bestämmelse i denna konvention påverkar behörighet beträffande interimistiska säkerhetsåtgärder, inklusive kvarstad. En

in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

(a) The requirements of this chapter are fulfilled; or

(b) An international convention that applies in that State so provides.

domstol i en stat där sådana interimistiska säkerhetsåtgärder beviljades har inte behörighet att pröva tvisten i sak om inte:

(a) förutsättningarna enligt detta kapitel är uppfyllda, eller

(b) detta följer av en internationell konvention som gäller i den staten.

Article 71

Consolidation and removal of actions

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.

2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is

Artikel 71

Förening och återkallande av talan

1. Med mindre det föreligger ett avtal om att en domstol ska vara exklusivt behörig vilket är bindande enligt artikel 67 eller 72, kan en talan som grundar sig på en och samma händelse och som riktar sig både mot transportören och en maritimt utförande part, endast väckas i en domstol som utpekats enligt såväl artikel 66 som artikel 68. Om sådan domstol inte finns, får en sådan talan väckas i en domstol som utpekats enligt artikel 68 (b), om sådan domstol finns.

2. Med mindre det föreligger ett avtal om att en domstol ska vara exklusivt behörig vilket är bindande enligt artikel 67 eller 72, ska en transportör och en maritimt utförande part, som väcker en negativ fastställsetalan eller annan talan som kan frånta någon dennes rätt att välja domstol enligt artikel 66 eller 68, återkalla denna talan så snart svaranden har valt en domstol som utpekats enligt artikel 66 eller 68, där talan kan tas upp igen.

applicable, where the action may be recommenced.

Article 72

Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.

2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

Artikel 72

Avtal efter tvist har uppstått och domstols behörighet när svaranden gått i svaromål

1. Efter det att tvist har uppstått, får parterna träffa överenskommelse om vilken behörig domstol som ska avgöra tvisten.

2. En domstol inför vilken svaranden går i svaromål, utan att bestrida domstolens behörighet i enlighet med de bestämmelser som gäller vid den domstolen, är behörig att pröva tvisten.

Article 73

Recognition and enforcement

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.

2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.

3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or

Artikel 73

Erkännande och verkställighet

1. Ett avgörande som har meddelats i en konventionsstat av en domstol som är behörig enligt denna konvention ska erkännas och verkställas i en annan konventionsstat i enlighet med den senare konventionsstatens lag när båda stater har avgett en deklARATION i enlighet med artikel 74.

2. En domstol kan vägra erkännande och verkställighet enligt de grunder för vägran av erkännande och verkställighet som följer av domstolens lag.

3. Detta kapitel ska inte påverka tillämpningen av bestämmelser inom en regional ekonomisk samarbetsorganisation som har tillträtt denna konvention, om erkännande

enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

och verkställighet av domar mellan medlemmar av den regionala ekonomiska samarbetsorganisationen, oavsett om dessa antas före eller efter denna konvention.

Article 74
Application of chapter 14

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Artikel 74
Tillämpning av kapitel 14

Bestämmelserna i detta kapitel ska endast vara bindande för konventionsstater som deklarerar i enlighet med artikel 91 att de ska vara bundna av dem.

Chapter 15
Arbitration

Article 75
Arbitration agreements

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

(a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or

(b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:

- (i) The domicile of the carrier;
- (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

Kapitel 15
Skiljeförfarande

Artikel 75
Skiljeavtal

1. Med förbehåll för vad som följer av detta kapitel kan parterna avtala att tvist som rör en gods-transport, reglerad av denna konvention, ska avgöras genom skiljedom.

2. Skiljeförfarandet ska äga rum på en av följande platser, efter val av den som gör ett krav gällande mot transportören:

(a) varje plats som anges för detta ändamål i skiljeavtalet, eller

(b) varje annan plats i en stat där någon av följande platser är belägen:

- (i) transportörens hemvist,
- (ii) mottagningsplatsen enligt transportavtalet,

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:

(a) Is individually negotiated; or

(b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:

(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;

(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and

(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are

(iii) utlämningsplatsen enligt transportavtalet, eller

(iv) den hamn där godset först lastades ombord på ett fartyg eller den hamn där godset slutligen lossades från ett fartyg.

3. Valet av plats för skiljeförfarandet i avtalet är bindande för tvister mellan avtalsparterna om avtalet ingår i ett kvantumkontrakt som tydligt anger parternas namn och adress och som antingen:

(a) är individuellt framförhandlat eller

(b) klart anger att det föreligger ett skiljeavtal och närmare anger de delar av kvantumkontraktet som innehåller skiljeavtalet.

4. När ett skiljeavtal har träffats i enlighet med stycke 3 i denna artikel, är en person som inte är part till kvantumkontraktet bunden av valet av platsen för skiljeförfarandet endast om:

(a) den plats för skiljeförfarandet som utpekats i skiljeavtalet utgör en av de platser som anges i stycke 2 (b) i denna artikel,

(b) avtalet ingår i ett transportdokument eller i den elektroniska transportdokumentationen,

(c) personen i god tid och på ändamålsenligt sätt underrättas om platsen för skiljeförfarandet, och

(d) den tillämpliga lagen tillåter att personen blir bunden av skiljeavtalet.

5. Bestämmelserna i styckena 1, 2, 3 och 4 i denna artikel ska anses

deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

utgöra en del av varje skiljeklausul eller skiljeavtal, och ett villkor i en sådan skiljeklausul eller ett sådant skiljeavtal är ogiltigt, i den utsträckning det strider mot bestämmelserna.

Article 76

Arbitration agreement in non-liner transportation

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:

(a) The application of article 7; or

(b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:

(a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and

(b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Artikel 76

Skiljeförfarande i icke-linjefart

1. Inget i denna konvention påverkar giltigheten av ett skiljeavtal i ett transportavtal i icke-linjefart, som omfattas av denna konvention eller dess bestämmelser på grund av:

(a) tillämpningen av artikel 7; eller

(b) parternas frivilliga inkorporering av denna konvention i ett transportavtal som inte annars skulle omfattas av konventionen.

2. Oavsett stycke 1, ska ett skiljeavtal i ett transportdokument eller elektronisk transportdokumentation, som denna konvention är tillämplig på till följd av artikel 7, omfattas av bestämmelserna i detta kapitel om inte transportdokumentet eller den elektroniska transportdokumentationen:

(a) identifierar parterna till och dagen för ingåendet av charterpartiet eller ett annat avtal, som inte omfattas av denna konvention till följd av artikel 6; och

(b) inkorporerar genom särskild hänvisning den bestämmelse i charterpartiet eller annat avtal som innehåller villkoren för skiljeavtalet.

Article 77
Agreement to arbitrate after a
dispute has arisen

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

Article 78
Application of chapter 15

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 16
Validity of contractual terms

Article 79
General provisions

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the

Artikel 77
Skiljeavtal efter tvist har
uppkommit

Oavsett bestämmelserna i detta kapitel och kapitel 14, får parterna efter det att tvist har uppkommit träffa avtal om att tvisten ska avgöras genom skiljeförfaranden vid vilken plats som helst.

Artikel 78
Tillämpning av kapitel 15

Bestämmelserna i detta kapitel ska endast vara bindande för konventionsstater som deklarerar i enlighet med artikel 91 att de ska vara bundna av dem.

Kapitel 16
Avtalsvillkors giltighet

Artikel 79
Generella bestämmelser

1. Om inte annat anges i denna konvention är varje bestämmelse i ett transportavtal ogiltig i den utsträckning den:

(a) direkt eller indirekt utesluter eller begränsar transportörens eller en maritimt utförande parts förpliktelser enligt denna konvention;

(b) direkt eller indirekt utesluter eller begränsar transportörens eller en maritimt utförande parts ansvar för brott mot en förpliktelse enligt denna konvention; eller

(c) anger transportören eller en person som avses i artikel 18 som

carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

Article 80

Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of

berättigad till en förmån enligt försäkring för godset.

2. Om inte annat anges i denna konvention är en bestämmelse i ett transportavtal ogiltig i den utsträckning den:

(a) direkt eller indirekt utesluter, begränsar eller utökar avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens eller avsändare enligt dokumentets förpliktelser enligt denna konvention; eller

(b) direkt eller indirekt utesluter, begränsar eller utökar avsändarens, mottagarens, den förfogandeberättigades, innehavarens eller avsändaren enligt dokumentets ansvar för brott mot någon av sina förpliktelser enligt denna konvention.

Artikel 80

Särskilda regler för kvantumkontrakt

1. Oaktat artikel 79 kan, mellan transportören och avsändaren, ett kvantumkontrakt som omfattas av denna konvention föreskriva rättigheter, förpliktelser och ansvar av större eller mindre omfattning än de som följer av denna konvention.

2. En avvikelse enligt stycke 1 i denna artikel är bindande bara när:

(a) kvantumkontraktet innehåller en klar och tydlig angivelse om att det avviker från denna konvention;

(b) kvantumkontraktet är (i) individuellt förhandlat eller (ii) klart och tydligt anger de delar av

the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express

kvantumkontraktet som innehåller avvikelserna;

(c) avsändaren ges en möjlighet och informeras om möjligheten att ingå ett transportavtal på villkor som överensstämmer med denna konvention utan någon avvikelse enligt denna artikel; och

(d) avvikelsen varken är (i) införlivad genom hänvisning från ett annat dokument eller (ii) ingår i ett standardavtal som inte är föremål för förhandlingar.

3. En transportörs offentligt tillgängliga lista över priser och tjänster, transportdokument, elektronisk transportdokumentation eller liknande dokument är inte ett kvantumkontrakt enligt stycke 1 i denna artikel, men ett kvantumkontrakt kan genom hänvisning inkorporera sådana dokument som avtalsvillkor.

4. Stycke 1 i denna artikel gäller inte rättigheter och förpliktelser enligt artiklarna 14 (a) och (b), 29 och 32 eller ansvar som följer av brott mot dessa, inte heller gäller den ansvar till följd av en handling eller underlåtenhet som avses i artikel 61.

5. De bestämmelser i kvantumkontraktet som avviker från denna konvention gäller mellan transportören och en annan person än avsändaren, om kvantumkontraktet uppfyller förutsättningarna i stycke 2 i denna artikel, förutsatt att:

(a) en sådan person har mottagit upplysningar som klart och tydligt anger att kvantumkontraktet avviker från denna konvention och har

consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Article 81

Special rules for live animals and certain other goods

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:

(a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or

(b) The character or condition of the goods or the circumstances

givit sitt uttryckliga samtycke till att vara bunden av sådana avvikelser; och

(b) ett sådant samtycke inte enbart framgår av en transportörs offentligt tillgängliga lista över priser och tjänster, transportdokument eller elektronisk transportdokumentation.

6. Den part som åberopar det avvikande villkoret har bevisbördan för att förutsättningarna för avvikelse är uppfyllda.

Artikel 81

Särskilda bestämmelser för levande djur och visst annat gods

Oaktat artikel 79 och med förbehåll för artikel 80 kan transportavtalet utesluta eller begränsa såväl transportörens som en maritimt utförande parts förpliktelser eller ansvar, om:

(a) godset är levande djur, men en sådan uteslutning eller begränsning är inte giltigt om den skadelidande visar att förlusten av eller skadan på godset, eller dröjsmålet med godsets utlämnande, beror på en uppsåtlig eller hänsynslös handling eller underlåtenhet av transportören eller en person som nämns i artikel 18, som orsakat en sådan förlust eller en sådan skada på godset eller sådan förlust på grund av dröjsmål, och med insikt om att en sådan förlust eller skada eller en sådan förlust på grund av dröjsmål sannolikt skulle uppkomma; eller

(b) godsets karaktär eller beskaffenhet eller de omständigheter och

and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

villkor och förhållanden under vilka transporten ska utföras är sådana att ett särskilt avtal är skäligen motiverat, förutsatt att ett sådant transportavtal inte avser vanliga kommersiella transporter i vanlig handel och inte något negotiabelt transportdokument eller någon elektronisk transportdokumentation är utfärdad för transporten av godset.

Chapter 17
Matters not governed by this
Convention

Article 82
International conventions
governing the carriage of goods by
other modes of transport

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:

(a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;

(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain

Kapitel 17
Frågor som inte behandlas i
denna konvention

Artikel 82
Internationella konventioner
rörande transport av gods med
andra transportmedel

Ingenting i denna konvention ska påverka tillämpligheten av någon av följande internationella konventioner i kraft vid tidpunkten för denna konventions ikraftträdande, inklusive varje framtida ändring av sådana konventioner, som reglerar transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset:

(a) varje konvention som reglerar lufttransport av gods i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på någon del av transportavtalet;

(b) varje konvention som reglerar vägtransport av gods i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på transport av gods som förblir lastat på ett

loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;

(c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or

(d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

vägtransport-fordon som transporteras ombord på ett fartyg;

(c) varje konvention som reglerar järnvägstransport av gods i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på sjötransport av gods som ett tillägg till järnvägstransporten; eller

(d) varje konvention som reglerar transport av gods på inre vattenväg i den mån en sådan konvention i enlighet med dess bestämmelser är tillämplig på transport av gods utan omlastning både på inre vattenväg och till sjöss.

Article 83

Global limitation of liability

Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.

Artikel 83

Globalbegränsning av ansvar

Ingenting i denna konvention ska påverka tillämpligheten av någon internationell konvention eller nationell lag som reglerar fartygsägares rätt till globalbegränsning av sitt ansvar.

Article 84

General average

Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.

Artikel 84

Gemensamt haveri

Ingenting i denna konvention ska påverka tillämpligheten av avtalsvillkor i transportavtalet eller bestämmelser i nationell lag avseende fördelning av gemensamt haveri.

Article 85

Passengers and luggage

This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

Artikel 85

Passagerare och bagage

Denna konvention är inte tillämplig på transportavtal avseende passagerare och deras bagage.

Article 86

Damage caused by nuclear incident

No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or

(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

Artikel 86

Skada orsakad av atomolycka

Ansvar enligt denna konvention ska inte uppstå för skada orsakad av en atomolycka om innehavaren av en atomanläggning är ansvarig för sådan skada:

(a) i enlighet med Paris-konventionen den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergins område, i dess lydelse genom tilläggsprotokoll den 28 januari 1964 och protokollen den 16 november 1982 och 12 februari 2004, Wienkonventionen den 21 maj 1963 om civilrättsligt skadeståndsansvar för atomskada, i dess lydelse genom Gemensamt protokoll den 21 september 1988 rörande tillämpningen av Wienkonventionen den 21 maj 1963 och Pariskonventionen den 29 juli 1960 samt genom ändringsprotokoll den 12 september 1997 avseende Wienkonventionen den 21 maj 1963 om civilrättsligt skadeståndsansvar för atomskada, eller Konventionen den 12 september 1997 om tilläggsersättning för atomskada, inklusive varje ändring av dessa konventioner och varje framtida konvention avseende ansvar för innehavare av atomanläggning för skada orsakad av atomolycka; eller

(b) i enlighet med nationell lag tillämplig på ansvar för sådan skada, under förutsättning att sådan lag är i alla avseenden likvärdig för potentiella skadelidande med Paris- eller Wienkonventionerna eller Konventionen om tilläggsersättning för atomskada.

Chapter 18
Final clauses

Article 87
Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 88
Signature, ratification, acceptance,
approval or accession

1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 89
Denunciation of other conventions

1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the

Kapitel 18
Konventionens depositarie

Artikel 87
Depositarie

Förenta Nationernas general-sekreterare utses härmed till denna konventions depositarie.

Artikel 88
Undertecknande, ratifikation,
antagande, godkännande eller
anslutning

1. Denna konvention är öppen för alla stater att underteckna i Rotterdam, Nederländerna, den 23 september 2009 och därefter vid Förenta Nationernas huvudkvarter i New York.

2. Denna konvention förutsätter ratifikation, antagande eller godkännande av signatärstaterna.

3. Denna konvention är öppen för anslutning av alla stater som inte är signatärstater från det datum då den är öppen för undertecknande.

4. Ratifikations-, antagande-, godkännande- och anslutningsinstrument ska deponeras hos Förenta Nationernas general-sekreterare.

Artikel 89
Uppsägning av andra konventioner

1. En stat som ratificerar, antar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention och som är part till den i Bryssel den 25 augusti 1924

Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, 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. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, 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.

undertecknade internationella konventionen om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, till det i Bryssel den 23 februari 1968 undertecknade tilläggsprotokollet till den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, eller till det i Bryssel den 21 december 1979 undertecknade tilläggsprotokollet till den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement som ändrat genom det i Bryssel den 23 februari 1968 undertecknade tilläggsprotokollet, ska samtidigt säga upp den konventionen och det eller de protokoll till denna som staten är part till, genom att underrätta den belgiska regeringen om detta, med en förklaring om att uppsägningen ska gälla från den dag då denna konvention träder i kraft för staten i fråga.

2. En stat som ratificerar, antar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention och som är part till Förenta Nationernas konvention om sjötransport av gods, som slöts i Hamburg den 31 mars 1978, ska samtidigt säga upp den konventionen genom att underrätta Förenta Nationernas generalsekreterare om detta, med en förklaring att uppsägningen ska gälla från det datum då denna konvention träder i kraft för staten i fråga.

3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

3. Vid tillämpningen av denna artikel, gäller att ratifikationer, antaganden, godkännanden och anslutningar rörande denna konvention, av stater som är parter till någon av de i stycke 1 och 2 nämnda instrumenten, som meddelas depositarien efter det att denna konvention har trätt i kraft, inte är gällande innan sådana uppsägningar som kan krävas av dessa stater avseende instrumenten har trätt i kraft. Denna konventions depositarie ska rådgöra med den belgiska regeringen, i egenskap av de i stycke 1 nämnda instrumentens depositarie, i syfte att säkerställa nödvändig koordinering i detta hänseende.

Article 90
Reservations

No reservation is permitted to this Convention.

Article 91
Procedure and effect of
declarations

1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.

2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

Artikel 90
Reservationer

Inga reservationer är tillåtna beträffande denna konvention.

Artikel 91
Procedur för och effekt av
förklaringar

1. De enligt artikel 92, stycke 1 och artikel 93, stycke 2 tillåtna inledande förklaringarna ska göras vid tiden för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning. Inga andra förklaringar är tillåtna under denna konvention.

2. Förklaringar som avges i samband med undertecknande, förutsätter bekräftelse vid ratifikation, antagande eller godkännande.

3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.

4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.

5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 92

Effect in domestic territorial units

1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and

3. Förklaringar och bekräftelser av dessa ska göras skriftligen och formellt underrättas depositarien.

4. En förklaring blir gällande samtidigt som denna konventions ikraftträdande för staten i fråga. En förklaring som depositarien erhåller formell underrättelse om först efter sådant ikraftträdande blir dock gällande den första dagen i den månad som följer på utgången av sex månader efter det datum då depositarien mottog den formella underrättelsen.

5. Varje stat som avger en förklaring enligt denna konvention kan dra tillbaka den när som helst genom en formell skriftlig underrättelse ställd till depositarien. Tillbakadragande av en förklaring, eller när så tillåts en ändring av en förklaring, blir gällande den första dagen i den månad som följer på utgången av sex månader efter det datum då depositarien mottog underrättelsen.

Artikel 92

Effekt i inhemska territorialområden

1. Om en konventionsstat har två eller flera territorialområden i vilka olika rättssystem tillämpas i förhållande till frågor som regleras i denna konvention, kan den, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, förklara att denna konvention ska omfatta alla dess territorialområden eller enbart ett

may amend its declaration by submitting another declaration at any time.

2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.

4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

eller flera av dem, och ändra sin förklaring genom att när som helst avge en ny förklaring.

2. Dessa förklaringar ska underlämnas depositarien och ska uttryckligen ange vilka territorialområden som konventionen omfattar.

3. När en konventionsstat har avgett en förklaring enligt denna artikel att denna konvention ska omfatta ett eller flera men inte samtliga statens territorialområden, ska vid tillämpningen av denna konvention en plats belägen i ett territorialområde som denna konvention inte omfattar inte anses belägen i en konventionsstat.

4. Om en konventionsstat inte avger någon förklaring enligt stycke 1 i denna artikel, ska konventionen omfatta den statens samtliga territorialområden.

Article 93

Participation by regional economic integration organizations

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting

Artikel 93

Regionala ekonomiska samarbetsorganisationers deltagande

1. En regional ekonomisk samarbetsorganisation som består av suveräna stater med kompetens över vissa frågor som regleras i denna konvention kan underteckna, ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till denna konvention. Den regionala ekonomiska samarbetsorganisationen ska i så fall ha motsvarande rättigheter och skyldigheter som en konventionsstat, i den mån organisationen har kompetens över frågor som regleras i denna konvention. När antalet konventionsstater är relevant i

States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.

2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a "Contracting State" or "Contracting States" in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

denna konvention, ska den regionala ekonomiska samarbetsorganisationen inte räknas som en konventionsstat utöver dess medlemsstater som är konventionsstater.

2. Den regionala ekonomiska samarbetsorganisationen ska, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, avge en förklaring till depositarien med angivande av de frågor som regleras i denna konvention över vilka kompetens har överförts till organisationen av dess medlemsstater. Den regionala ekonomiska samarbetsorganisationen ska omedelbart underrätta depositarien om varje ändring av kompetensfördelningen, inklusive nya kompetensöverföringar, som specificeras i förklaringen enligt detta stycke.

3. Varje hänvisning till "konventionsstat" eller "konventionsstater" i denna konvention äger tillämpning på en regional ekonomisk samarbetsorganisation när sammanhanget kräver det.

Article 94 Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit

Artikel 94 Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft den första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter det datum då det tjugonde ratifikations-, antagnings-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras.

2. För varje stat som blir en konventionsstat efter det datum då det tjugonde ratifikations-, antagnings-,

of the twentieth 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 this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras, träder denna konvention i kraft den första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter deponeringen av det relevanta instrumentet för den staten.

3. Varje konventionsstat ska tillämpa denna konvention på transportavtal som sluts på eller efter det datum då denna konvention träder i kraft för staten i fråga.

Article 95 Revision and amendment

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations 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.

Artikel 95 Revidering och ändring

1. På begäran av minst en tredjedel av konventionsstaterna till denna konvention, ska Förenta Nationernas generalsekreterare sammankalla en konferens med konventionsstaterna för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som har deponerats efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft, ska anses gälla konventionen i dess ändrade skick.

Article 96 Denunciation of this Convention

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

Artikel 96 Uppsägning av denna konvention

1. En konventionsstat får när som helst säga upp denna konvention genom en skriftlig under rättelse ställd till depositarien.

2. Uppsägningen träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter det att

after the notification is received by the depositary. If 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 New York, this eleventh day of December two thousand and 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 this Convention.

depositarien har mottagit underrättelsen. Om en längre period anges i underrättelsen, träder uppsägningen i kraft vid utgången av sådan längre period efter det att depositarien har mottagit underrättelsen.

UPPRÄTTAD i New York, den 11 december 2008, i ett enda original av vilket de arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska texterna är lika autentiska.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade befullmäktigade, som är vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

Statuslista för Rotterdamreglerna¹

Stat	Undertecknande	Ratificering
Armenien	2009-09-29	
Kamerun	2009-09-29	2017-10-11
Kongo	2009-09-23	2014-01-28
Demokratiska Republiken Kongo	2010-09-23	
Danmark	2009-09-23	
Frankrike	2009-09-23	
Gabon	2009-09-23	
Ghana	2009-09-23	
Grekland	2009-09-23	
Guinea	2009-09-23	
Guinea-Bissau	2013-09-24	
Luxemburg	2010-08-31	
Madagaskar	2009-09-25	
Mali	2009-10-26	
Nederländerna	2009-09-23	
Niger	2009-10-22	
Nigeria	2009-09-23	
Norge	2009-09-23	
Polen	2009-09-23	
Senegal	2009-09-23	
Spanien	2009-09-23	2011-01-19
Sverige	2011-07-20	
Schweiz	2009-09-23	
Togo	2009-09-23	2012-07-17
USA	2009-09-23	

¹ Status den 4 juni 2018.

Jämförelsetabell 1: Rotterdamreglerna jämfört med utredningens lagförslag

Rotterdam-reglerna	Utredningens lagförslag
1	13 kap. 2 §
1.2	13 kap. 8 §
1.14	13 kap. 57 § 1 st första meningen
1.15	13 kap. 57 § 2 st andra meningen
2	–
3 första meningen	13 kap. 9 § 3 st, 10 §, 30 § 2 st, 35 § 1 och 2 st, 37 § 2 st, 48 § 2 st, 62 § 2 st, 72 § 3 st, 80 § 2 st, 88 § 3 st, 19 kap. 3 § 2 st
3 andra meningen	13 kap. 6 §
4.1	13 kap. 41 §
4.2	13 kap. 56 §
5	13 kap. 3 §
6 och 7	13 kap. 4 §
8 och 9	13 kap. 58 §
10	13 kap. 59 §
11	13 kap. 13 §
12.1 och 12.2	13 kap. 23 §
13	13 kap. 14 §
14	13 kap. 16 §
15	13 kap. 18 §
16	13 kap. 19 §
17.1	13 kap. 24 § 1 st
17.2 och 17.3	13 kap. 25 §
17.4	13 kap. 26 §
17.5	13 kap. 27 §
17.6	13 kap. 28 §
18	13 kap. 29 §

Rotterdam-reglerna	Utredningens lagförslag
19.1–19.3	13 kap. 30 §
19.4	13 kap. 31 §
20	13 kap. 32 §
21	13 kap. 24 § 2 st
22.1 och 22.2	13 kap. 33 §
22.3	–
23.1 och 23.2	13 kap. 35 § 1 st
23.3	13 kap. 36 § 2 st
23.4 och 23.5	13 kap. 35 § 2 och 3 st
23.6	13 kap. 36 § 1 st
24	–
25.1	13 kap. 17 §
25.2 och 25.3	13 kap. 40 §
25.4	13 kap. 17 §
25.5	13 kap. 40 §
26	13 kap. 42 §
27	13 kap. 46 §
28	–
29	13 kap. 47 §
30.1 och 30.2	13 kap. 50 och 51 §§
30.3	–
31.1	13 kap. 48 §
31.2	13 kap. 50 och 51 §§
32	13 kap. 49 och 51 §§
33	13 kap. 53 §
34	13 kap. 52 §
35	13 kap. 57 §
36.1–36.3	13 kap. 60 § 1 st
36.4	13 kap. 61 § 1 st
37	13 kap. 64 §
38	13 kap. 63 § 1 och 2 st
39.1 och 39.2	13 kap. 60 § 2 och 3 st
39.3	13 kap. 61 § 2 st
40	13 kap. 62 §
41	13 kap. 65 §
42	13 kap. 66 §
43	13 kap. 72 § 1 st
44	13 kap. 72 § 3 st
45 (a) och (b)	13 kap. 71 §

Rotterdam-reglerna	Utredningens lagförslag
45 (c) (i), (ii) och (iii) första meningen	13 kap. 73 § 3 st
45 (c) (iii) andra och tredje meningarna	13 kap. 74 § 2 st
45 (d)	13 kap. 75 §
46 (a)	13 kap. 70 §
46 (b) (i), (ii) och (iii) första meningen	13 kap. 73 § 2 st
46 (b) (iii) andra meningen	13 kap. 74 § 1 st
46 (c)	13 kap. 75 §
47.1	13 kap. 69 §
47.2 (a) (i), (ii) och (iii) första meningen	13 kap. 73 § 1 st
47.2 (a) (iii) andra meningen	13 kap. 74 § 1 st
47.2 (b)	13 kap. 75 §
47.2 (c)	13 kap. 77 §
47.2 (d) och (e)	13 kap. 76 §
48.1–48.3	13 kap. 80 §
48.4	13 kap. 81 § 2 st
48.5	13 kap. 82 §
49	13 kap. 83 §
50	13 kap. 85 § 1 och 2 st
51.1 (a)	13 kap. 87 §
51.1 (b)	13 kap. 88 §
51.1 (c)	13 kap. 87 §
51.2 (a)	13 kap. 87 och 88 §§
51.2 (b)	13 kap. 87 §
51.3 (a)	13 kap. 86 §
51.3 (b)	13 kap. 88 §
51.3 (c)	13 kap. 86 §
51.4 (a)	13 kap. 86 §
51.4 (b)	13 kap. 88 §
51.4 (c)	13 kap. 86 §
52.1	13 kap. 85 § 3 st
52.2	13 kap. 89 §
52.3	13 kap. 85 § 3 st och 89 §
52.4	13 kap. 89 §
53	13 kap. 90 §
54	13 kap. 91 §

Rotterdam-reglerna	Utredningens lagförslag
55	13 kap. 92 §
56	13 kap. 7 § 2 st andra meningen
57	13 kap. 93 §
58	13 kap. 94 §
59	13 kap. 37 §
60	13 kap. 38 §
61	13 kap. 39 §
62.1 och 62.2	19 kap. 1 § 1 st 5
62.3	19 kap. 2 § 3 st
63	19 kap. 3 § 1 st
64	19 kap. 2 § 1 st
65	19 kap. 2 § 2 st
66	13 kap. 97 §
67	13 kap. 103 §
68	13 kap. 98 §
69	–
70	–
71	13 kap. 100 §
72.1	13 kap. 106 §
72.2	–
73	–
74	–
75.1 och 75.2	13 kap. 102 §
75.3 och 75.4	13 kap. 103 §
75.5	–
76	13 kap. 104 §
77	13 kap. 106 §
78	–
79	13 kap. 7 § 1 st
80.1	13 kap. 8 §
80.2	13 kap. 9 §
80.3	–
80.4	13 kap. 8 §
80.5	13 kap. 10 §
80.6	–
81 (a)	13 kap. 11 §
81 (b)	13 kap. 12 §

Rotterdam- reglerna	Utredningens lagförslag
82	–
83	–
84	13 kap. 5 §
85–96	–

Jämförelsetabell 2: Utredningens lagförslag jämfört med Rotterdamreglerna och nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen

Utredningens förslag	Motsvarighet i Rotterdamreglerna respektive nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen	
	<i>Rotterdamreglerna</i>	<i>Nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen</i>
13 kap. 1 §	–	–
13 kap. 2 §	1.5–1.11	13 kap. 1 §
13 kap. 3 §	5	13 kap. 2 §
13 kap. 4 §	6 och 7	13 kap. 3 §
13 kap. 5 §	84	13 kap. 4 a § 1 st och 39 §
13 kap. 6 §	3 andra meningen	–
13 kap. 7 § 1 st	79	13 kap. 4 § 1 st
13 kap. 7 § 2 st första meningen	–	13 kap. 4 a § 1 st
13 kap. 7 § 2 st andra meningen	56	–
13 kap. 7 § 3 och 4 st	–	13 kap. 4 § 3 och 4 st
13 kap. 8 §	1.2, 80.1 och 80.4	–
13 kap. 9 §	3 och 80.2	–
13 kap. 10 §	3 och 80.5	–
13 kap. 11 §	81 (a)	13 kap. 27 §
13 kap. 12 §	81 (b)	13 kap. 4 a § 2 st
13 kap. 13 §	11	–
13 kap. 14 §	13	13 kap. 12 § 1 st
13 kap. 15 §	–	13 kap. 6 §
13 kap. 16 §	14	13 kap. 12 § 2 st

Utredningens förslag	Motsvarighet i Rotterdamreglerna respektive nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen	
	<i>Rotterdamreglerna</i>	<i>Nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen</i>
13 kap. 17 §	25.1 och 25.4	13 kap. 13 §
13 kap. 18 §	15	13 kap. 41 § 3 st
13 kap. 19 §	16	–
13 kap. 20 §	–	13 kap. 12 § 3 st
13 kap. 21 §	–	13 kap. 16 §
13 kap. 22 §	–	13 kap. 17 §
13 kap. 23 §	12.1 och 12.2	13 kap. 24 §
13 kap. 24 § 1 st	17.1	13 kap. 25–26 §§ och 28 § 1 st
13 kap. 24 § 2 st	21	13 kap. 28 § 2 st
13 kap. 25 §	17.2 och 17.3	13 kap. 25–26 §§ och 28 § 1 st
13 kap. 26 §	17.4	13 kap. 25–26 §§ och 28 § 1 st
13 kap. 27 §	17.5	13 kap. 25–26 §§ och 28 § 1 st
13 kap. 28 §	17.6	–
13 kap. 29 §	18	13 kap. 35 § 1 st
13 kap. 30 §	3 och 19.1–19.3	13 kap. 36 §
13 kap. 31 §	19.4	–
13 kap. 32 §	20	13 kap. 37 §
13 kap. 33 §	22.1 och 22.2	13 kap. 29 §
13 kap. 34 §	–	–
13 kap. 35 §	3 och 23.1, 23.2, 23.4 och 23.5	13 kap. 38 § 1, 3 och 4 st
13 kap. 36 §	23.3 och 23.6	13 kap. 38 § 2 st
13 kap. 37 §	3 och 59	13 kap. 30 och 31 §§
13 kap. 38 §	60	–
13 kap. 39 §	61	13 kap. 33 §
13 kap. 40 §	25.2, 25.3 och 25.5	13 kap. 34 §
13 kap. 41 §	4.1	13 kap. 32 § 1 och 2 st
13 kap. 42 §	26	–
13 kap. 43 §	–	13 kap. 35 § 2 och 3 st
13 kap. 44 §	–	13 kap. 14 §
13 kap. 45 §	–	13 kap. 15 §
13 kap. 46 §	27	13 kap. 5 §
13 kap. 47 §	29	13 kap. 8 §

Utredningens förslag	Motsvarighet i Rotterdamreglerna respektive nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen	
	<i>Rotterdamreglerna</i>	<i>Nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen</i>
13 kap. 48 §	3 och 31.1	–
13 kap. 49 §	32 (a) första meningen och (b) första meningen	13 kap. 7 §
13 kap. 50 §	30.1, 30.2 och 31.2	13 kap. 40 §
13 kap. 51 §	30.2, 31.2 och 32 (a) andra meningen och (b) andra meningen	13 kap. 41 § 1 st och 51 § 1 st
13 kap. 52 §	34	–
13 kap. 53 §	33	–
13 kap. 54 §	–	13 kap. 11 § 2–4 st
13 kap. 55 §	–	13 kap. 10 §
13 kap. 56 §	4.2	–
13 kap. 57 §	1.14, 1.15 och 35	13 kap. 42 § 1 st och 44 §
13 kap. 58 §	8 och 9	–
13 kap. 59 §	10	–
13 kap. 60 § 1 st	36.1–36.3	13 kap. 46 § 1 och 2 st
13 kap. 60 § 2 st	39.2	–
13 kap. 60 § 3 st	39.1	13 kap. 47 §
13 kap. 61 § 1 st	36.4	13 kap. 48 §
13 kap. 61 § 2 st	39.3	13 kap. 49 § 1 st andra meningen
13 kap. 62 §	3 och 40	13 kap. 48 § andra meningen
13 kap. 63 § 1 st	38	13 kap. 46 § 3 st
13 kap. 63 § 2 st	38	–
13 kap. 63 § 3 st	–	13 kap. 45 §
13 kap. 64 §	37	–
13 kap. 65 §	41	13 kap. 49 § första stycket första meningen och 3 st
13 kap. 66 §	42	13 kap. 49 § 2 st
13 kap. 67 §	–	13 kap. 50 § 1 st
13 kap. 68 §	–	13 kap. 50 § 2 st
13 kap. 69 §	47.1	13 kap. 52 §
13 kap. 70 §	46 (a)	–

Utredningens förslag	Motsvarighet i Rotterdamreglerna respektive nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen	
	<i>Rotterdamreglerna</i>	<i>Nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen</i>
13 kap. 71 §	45 (a) och (b)	–
13 kap. 72 § 1 st	43	13 kap. 18 § 1 st
13 kap. 72 § 2 st	–	13 kap. 18 § 2 st
13 kap. 72 § 3 st	3 och 44	13 kap. 54 §
13 kap. 73 § 1 st	47.2 (a) (i), (ii) och (iii) första meningen	–
13 kap. 73 § 2 st	46 (b) (i), (ii) och (iii) första meningen	–
13 kap. 73 § 3 st	45 (c) (i), (ii) och (iii) första meningen	–
13 kap. 74 § 1 st	46 (b) (iii) andra meningen och 47.2 (a) (iii) andra meningen	–
13 kap. 74 § 2 st	45 (c) (iii) andra och tredje meningarna	–
13 kap. 75 §	45 (d), 46 (c) och 47.2 (b)	–
13 kap. 76 §	47.2 (d) och (e)	–
13 kap. 77 §	47.2 (c)	–
13 kap. 78 §	–	13 kap. 53 §
13 kap. 79 §	–	13 kap. 55 §
13 kap. 80 §	3 och 48.1–48.3	13 kap. 21 och 22 §§ 1 och 3 st
13 kap. 81 § 1 st	–	13 kap. 22 § 2 st
13 kap. 81 § 2 st	48.4	–
13 kap. 82 §	48.5	–
13 kap. 83 §	49	13 kap. 20 §
13 kap. 84 §	–	13 kap. 23 §
13 kap. 85 § 1 och 2 st	50	–
13 kap. 85 § 3 st	52.1 och 52.3 andra meningen	–
13 kap. 86 §	51.3 (a) och (c) och 51.4 (a) och (c)	–
13 kap. 87 §	51.1 (a) och (c) och 51.2 (a) och (b)	–

Utredningens förslag	Motsvarighet i Rotterdamreglerna respektive nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen	
	<i>Rotterdamreglerna</i>	<i>Nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen</i>
13 kap. 88 §	3 och 51.1 (b), 51.2 (a), 51.3 (b) och 51.4 (b)	–
13 kap. 89 §	52.2, 52.3 första meningen och 52.4	–
13 kap. 90 §	53	–
13 kap. 91 §	54	–
13 kap. 92 §	55	–
13 kap. 93 §	57	–
13 kap. 94 §	58	–
13 kap. 95 §	–	13 kap. 19 § 2 st
13 kap. 96 §	–	13 kap. 60 § 4 st andra ledet
13 kap. 97 §	66	13 kap. 60 § 1 och 2 st
13 kap. 98 §	68	–
13 kap. 99 §	–	–
13 kap. 100 §	71	–
13 kap. 101 §	–	13 kap. 60 § 3 st
13 kap. 102 §	75.1 och 75.2	13 kap. 61 § 1 och 2 st
13 kap. 103 §	67, 75.3 och 75.4	–
13 kap. 104 §	76	–
13 kap. 105 §	–	13 kap. 60 § 4 st första ledet och 61 § 3 st
13 kap. 106 §	72.1 och 77	13 kap. 60 § 2 st andra meningen
19 kap. 1 § 1 st 1–4	–	19 kap. 1 § 1 st 1–4
19 kap. 1 § 1 st 5	62.1 och 62.2	19 kap. 1 § 1 st 5
19 kap. 1 § 1 st 6–10	–	19 kap. 1 § 1 st 6–10
19 kap. 1 § 2 och 3 st	–	19 kap. 1 § 2 och 3 st
19 kap. 2 § 1 st	64	19 kap. 1 § 4 st
19 kap. 2 § 2 st	65	–
19 kap. 2 § 3 st	62.3	–

Utredningens förslag	Motsvarighet i Rotterdamreglerna respektive nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen	
	<i>Rotterdamreglerna</i>	<i>Nuvarande 13 och 19 kap. sjölagen</i>
19 kap. 3 § 1 st	63	19 kap. 1 § 5 st första-tredje meningarna
19 kap. 3 § 2 st	3	–
19 kap. 3 § 3 st	–	19 kap. 1 § 5 st fjärde och femte meningarna
19 kap. 4 §	–	19 kap. 1 § 6 st
19 kap. 5 §	–	19 kap. 1 § 7 st

Nuvarande 13 kap. sjölagen

13 kap. Om styckegodstransport

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §¹ I detta kapitel avses med

transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,

undertransportör: den som till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,

avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,

avlastare: den som avlämnar godset för transport,

transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,

konventionen: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna),

konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen,

konventionsfart: sjötransport av gods mellan två stater, när ett konossement ska utfärdas och

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. konossementet har utfärdats i en konventionsstat, eller

3. det i transportavtalet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla.

¹ Senaste lydelse 2014:1452.

Tillämpningsområde

2 §² Detta kapitel är tillämpligt på avtal om sjötransport av styckegods.

Certepartifart

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

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

Avtalsbestämmelser

4 §³ En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den utsträckning som den avviker från detta kapitel eller från 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket eller ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande rätt, när det är fråga om inrikes fart i Sverige eller fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Detsamma gäller i annan fart mellan två stater om

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,
2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen och denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller
5. det i transportavtalet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla.

² Senaste lydelse 2014:1452.

³ Senaste lydelse 2014:1452.

Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt.

I inrikes fart i Sverige gäller det som följer av första stycket oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet. Detsamma gäller i konventionsfart, dock inte om parterna har avtalat att avtalet ska vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

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

4 a §⁴ Det som sägs i 4 § gäller inte 5, 8–11 och 14–23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

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

Avlämnande och mottagande av godset för transport

Avlämnande av godset

5 § Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvvas, transporterats och lossas.

Undersökning av packningen

6 § Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att

⁴ Senaste lydelse 2014:1452.

undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

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

Farligt gods

7 § Utöver vad som följer av särskilda föreskrifter gäller att farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara nödvändiga.

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

Gods som fordrar särskild vård

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

Kvitto på mottagandet av godset

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

Bestämmelser om utfärdande av konossement och andra transport dokument finns i 42–59 §§.

Frakt

10 § Om inte annat är avtalat, skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset tas emot.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 41 §.

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

Frånträdande och avtalsbrott

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

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

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

Bestämmelserna i 14 kap. 32 § andra–fjärde styckena skall ha motsvarande tillämpning.

Transporten

Transportörens plikt att ta till vara lastägarens intressen

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

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen

bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, transporteras och bevaras.

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

Däckslast

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

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

Särskilda bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 34 §.

Transportörens avtalsbrott

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

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

Transportavbrott och avståndsfrakt

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

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

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 14 kap. 38 och 40 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 14 kap. 21 §.

Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

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

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

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket.

Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

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

Utlämnande av godset

Transportörens utlämnande av godset

18 § Mottagaren skall på bestämmelseorten ta emot godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på ett sådant sätt att det kan tas emot bekvämt och säkert.

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

Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

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

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

Rätt att hålla inne godset

20 § Har transportören fordringar enligt 19 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 43 §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

Uppläggning av gods

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

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över detta kan ske enligt 22 §.

Transportörens förfogande över gods som inte har avhämtats

22 § Sedan fristen enligt 21 § andra stycket har löpt ut, har transportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 20 §.

Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

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

Avsändarens ansvar för fordringar

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

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

Transportörens skadeståndsansvar*Ansvarsperioden*

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

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

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

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren,
2. om mottagaren inte tar emot godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen, eller

3. när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

Ansvar för sakskada

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

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

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

Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

26 § Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

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

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

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

Ansvar för levande djur

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

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

Ansvar för dröjsmålsskada

28 § Transportören är ansvarig enligt 25–27 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.

Beräkning av skadestånd vid sakskada

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

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

Ansvarsgränser

30 § Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

31 § Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 30 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet har förpackats i transportanordningen anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Har själva transportanordningen gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet, om den inte ägs eller på annat sätt har hållits till handa av transportören.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

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

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

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §.

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

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

Ansvar för däckslast

34 § Transporteras gods på däck i strid med 13 § är transportören, oavsett bestämmelserna i 25–28 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 30 och 33 §§.

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

Transportörens ansvar för undertransportör

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

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt andra stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.

Undertransportörens ansvar

36 § Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

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

Gemensamt ansvar

37 § Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §, om inte annat följer av 33 §.

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

Reklamation

38 § Har godset lämnats ut till mottagaren utan att denne skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om förlustens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

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

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

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

Bidrag vid gemensamt haveri m.m.

39 § Bestämmelserna i 24–38 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalt.

Avsändarens skadeståndsansvar

Allmän regel om skadeståndsansvaret

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

Farligt gods

41 § Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 7 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som tar emot godset inte heller annars kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som från annan än avsändaren har tagit emot godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får inte åberopa bestämmelserna i första stycket.

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

Konossement och andra transportdokument

Konossement

42 § Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot eller lastat godset och
2. betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

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

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

Genomgångskonossement

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

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

Avlastarens rätt att få konossement

44 § När transportören har tagit emot godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas, om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan det på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

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

Befälhavarkonossement

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

Konossementets innehåll

46 § Ett konossement skall innehålla uppgift om

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,

2. godsets och förpackningens synliga tillstånd,

3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,

4. avlastarens namn,

5. mottagaren, när denne har angetts av avlastaren,

6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot godset i denna hamn,

7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,

8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,

9. orten där konossementet har utställts,

10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,

11. i vad mån transporten är underkastad konventionen (4 § tredje stycket),

12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och

13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

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

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

Avsaknad av uppgifter i konossementet

47 § Ett dokument som uppfyller kraven enligt 42 § första stycket utgör konossement även om uppgift som anges i 46 § saknas.

Transportörens undersökningsplikt

48 § Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § första stycket punkt 1 är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

Konossementets bevisverkan

49 § Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utfärdats, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 48 §. Saknas uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd i konossementet, skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte utvisar att frakt skall betalas av mottagaren (46 § första stycket punkt 10) utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller, om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har löst in konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig, får han inte åberopa förbehåll som avses i 48 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

Ansvar för vilseledande uppgifter

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

Om godset inte motsvarar uppgifterna i konossementet, är transportören på mottagarens begäran skyldig att uppge om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

Avlastarens garantiansvar

51 § Avlastaren ansvarar mot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

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

Rätt att få ut godset

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

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

Flera konossementsinnehavare

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

Utlämnande mot konossement

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

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

Utlämnande när konossementet har förkommit

55 § Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan offentlig stämning har utfärdats, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna konossementet.

Förvärv av konossement i god tro

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

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

Stoppningsrätt m.m.

57 § Den rätt en säljare har att hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

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

Sjöfraktsedel

58 § Med sjöfraktsedel (sea waybill) förstås ett dokument som

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

Avsändaren får, även sedan sjöfraktsedel har utfärdats, bestämma att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande. Konossement får begäras enligt 44 §, om avsändaren inte har avstått från sin rätt enligt andra stycket att utse en annan mottagare.

Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

59 § En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har tagits emot för transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Bestämmelserna i 46 § tredje stycket och 48 § har motsvarande tillämpning.

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

Tvister

Jurisdiktions- och skiljedoms klausuler

60 §⁵ Ett avtal som har ingåtts innan en tvist har uppkommit och som inskränker karendens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den utsträckning som det begränsar karendens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstolen för den ort där

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

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

3. den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger.

Trots första stycket kan en talan alltid väckas vid domstolen för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att en tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur tvisten ska behandlas.

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

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om något annat följer av de unionsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § 1–4 lagen (2014:912) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden.

⁵ Senaste lydelse 2014:927.

Skiljedom

61 §⁶ Trots 60 § första stycket får parterna genom skriftligt avtal komma överens om att tvister ska hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val ska äga rum i en av de stater där en ort som anges i 60 § första stycket är belägen.

Bestämmelserna i 60 § andra och tredje styckena ska också tillämpas.

Första stycket gäller inte om vare sig den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

⁶ Senaste lydelse 2014:1452.

Jämförelse mellan 1994 och 2016 års York-Antwerpenregler

York-Antwerpenreglerna 1994

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice Inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule Paramount

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

York-Antwerpenreglerna 2016

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any law and practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule Paramount

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

Rule A

1. There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

2. General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule B

1. There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

2. *If the vessels are in common peril and one is disconnected either to increase the disconnecting vessel's safety alone, or the safety of all vessels in the common maritime adventure, the disconnection will be a general average act.*

3. *Where vessels involved in a common maritime adventure resort to a port or place of refuge, allowances under these Rules may be made in relation to each of the vessels. Subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of Rule G, allowances in general average shall cease at the time that the common maritime adventure comes to an end.*

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be *admitted* as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is

Rule C

1. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

2. In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

3. Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be *allowed* as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the *common maritime* adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

1. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense

properly allowable as general average.

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

claimed is properly allowable as general average.

2. All parties to the common maritime adventure shall, as soon as possible, supply particulars of value in respect of their contributory interest and, if claiming in general average, shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution, and supply evidence in support thereof.

3. Failing notification, or if any party does not supply particulars in support of a notified claim, within 12 months of the termination of the common maritime adventure or payment of the expense, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance on the basis of the information available to the adjuster. Particulars of value shall be provided within 12 months of the termination of the common maritime adventure, failing which the average adjuster shall be at liberty to estimate the contributory value on the same basis. Such estimates shall be communicated to the party in question in writing. Estimates may only be challenged within two months of receipt of the communication and only on the grounds that they are manifestly incorrect.

4. Any party to the common maritime adventure pursuing a recovery from a third party in respect of sacrifice or expenditure claimed in general average, shall so advise the average adjuster and, in the event that a recovery is achieved, shall supply to the average

adjuster full particulars of the recovery within two months of receipt of the recovery.

Rule F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average *statement* is to be *made up*.

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable

Rule F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

1. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the *common maritime* adventure ends.

2. This rule shall not affect the determination of the place at which the average *adjustment* is to be *prepared*.

3. When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the *common maritime* adventure had continued in the original ship for so

under the contract of *affreightment* and the applicable law.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall *not exceed* the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

Rule I – Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be *made good* as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II – Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be *made good* as general average.

Rule III – Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship,

long as justifiable under the contract of *carriage* and the applicable law.

4. The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall *be limited to* the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense. *This limit shall not apply to any allowances made under Rule F.*

Rule I – Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be *allowed* as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II – Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be *allowed* as general average.

Rule III – Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship,

shall be *made good* as general average; except that no *compensation* shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

shall be *allowed* as general average; except that no *allowance* shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

Rule IV – Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be *made good* as general average.

Rule IV – Cutting Away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be *allowed* as general average.

Rule V – Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

Rule V – Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

Rule VI – Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Rule VI – Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the *common maritime* adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure *and subject to the provisions of paragraphs (b), (c) and (d)*

(b) Notwithstanding (a) above, where the parties to the common maritime adventure have separate contractual or legal liability to salvors, salvage

shall only be allowed should any of the following arise:

(i) there is a subsequent accident or other circumstances resulting in loss or damage to property during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values,

(ii) there are significant general average sacrifices,

(iii) salvaged values are manifestly incorrect and there is a significantly incorrect apportionment of salvage expenses,

(iv) any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party,

(v) a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or legal costs of either the salvor or the contributing interest.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to

(c) Salvage expenditures referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(d) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the International

the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Convention *on Salvage, 1989* to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (*such as SCOPIC*) shall not be allowed in general average *and shall not be considered a salvage expenditure as referred to in paragraph (a) of this Rule.*

Rule VII – Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be *made good* as general average.

Rule VII – Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be *allowed* as general average.

Rule VIII – Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be *admitted* as general average.

Rule VIII – Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be *allowed* as general average.

Rule IX – Cargo, Ship’s Materials and Stores Used for Fuel

Cargo, ship’s materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be *admitted* as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship’s materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

Rule X – Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be *admitted* as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be *admitted* as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of

Rule IX – Cargo, Ship’s Materials and Stores Used for Fuel

Cargo, ship’s materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be *allowed* as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship’s materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

Rule X – Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) (i) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be *allowed* as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be *allowed* as general average.

(ii) When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost

such removal including temporary repairs and towage shall be *admitted* as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be *admitted* as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be *admissible* as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is *admissible* as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be *admitted* as general average. The provisions of

of such removal including temporary repairs and towage shall be *allowed* as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) (i) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores, whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be *allowed* as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

(ii) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be *allowable* as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is *allowable* as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be *allowed* as general average. The provisions of

Rule XI shall *be applied* to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be *admitted* as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

**Rule XI – Wages and Maintenance of Crew and Other Expenses
Bearing up for and in a Port of Refuge, etc.**

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be *admitted* as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other *extraordinary* circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers

Rule XI shall *apply* to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

(d) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be *allowed* as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

**Rule XI – Wages and Maintenance of Crew and Other Expenses
Putting in to and at a Port of Refuge, etc.**

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be *allowed* as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) (i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other *extra-ordinary* circumstances which render that *entry or detention* necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master,

and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be *admitted* in general average.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be *admitted* as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be *admitted* as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be *admissible* as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges be *admitted* as general average

officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be *allowed* in general average.

(ii) Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be *allowed* as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(iii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be *allowed* as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iv) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be *allowable* as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

(v) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be *allowed* as general

only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) For the purpose of *this and the other* Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) (i) For the purpose of *these* Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

(ii) *For the purpose of these Rules, port charges shall include all customary or additional expenses incurred for the common safety or to enable a vessel to enter or remain at a port of refuge or call in the circumstances outlined in Rule XI(b)(i).*

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI(b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is *admissible* as general average.

Rule XII – Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be *made good* as general average, when and only when the cost of those measures respectively is *admitted* as general average.

Rule XIII – Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI(b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances, the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the *handling on board*, discharging, storing or reloading of cargo, *fuel or stores* whenever the cost of those operations is *allowable* as general average.

Rule XII – Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be *allowed* as general average, when and only when the cost of those measures respectively is *allowed* as general average.

Rule XIII – Deductions from Cost of Repairs

(a) Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of

construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the *twelve* months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be *admitted* as general average.

construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

(b) The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship. No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

(c) The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the *24* months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV – Temporary Repairs

(a) Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be *allowed* as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be *admitted* as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV – Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be *made good* as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so *made good*.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI – Amount to be *made Good* for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be *made good* as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from

(b) Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the *common maritime* adventure to be completed, the cost of such repairs shall be *allowed* as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

(c) No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV – Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be *allowed* as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so *allowed*.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI – Amount to be *Allowed* for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

(a) (i) The amount to be *allowed* as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from

the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value.

the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. *Such commercial invoice may be deemed by the average adjuster to reflect the value at the time of discharge irrespective of the place of final delivery under the contract of carriage.*

The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

(ii) The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be *made good* in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

(b) When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be *allowed* in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII – Contributory Values

Rule XVII – Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value.

(a) (i) The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the *common maritime* adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. *Such commercial invoice may be deemed by the average adjuster to reflect the value at the time of discharge irrespective of the place of final delivery under the contract of carriage.*

The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge.

(ii) The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. *Any cargo may be excluded from contributing to general average should the average adjuster consider that the cost of including it in the adjustment would be likely to be disproportionate to its eventual contribution.*

The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

(iii) The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount *made good* as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or *fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under*

(b) To these values shall be added the amount *allowed* as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average. *Where payment for salvage services has not been allowed as general average by reason of paragraph (b) of Rule VI, deductions in respect of payment*

any other provision similar in substance.

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount *made good* as general average.

Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

Rule XVIII – Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

for salvage services shall be limited to the amount paid to the salvors including interest and salvors' costs.

(c) In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

(d) Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount *allowed* as general average.

(e) Mails, passengers' luggage *and accompanied* personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute to general average.

Rule XVIII – Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX – Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

(a) Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at the time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

(b) *Where goods have been wrongfully declared at the time of shipment at a value which is lower than their real value, any general average loss or damage shall be allowed on the basis of their declared value, but such goods shall contribute on the basis of their actual value.*

Rule XX – Provision of Funds

officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

The cost of insuring general average disbursements shall *also* be *admitted* in general average.

Rule XXI – Interest on Losses made Good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average *at the rate of 7 per cent per annum*, until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

(a) The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

(b) The cost of insuring general average disbursements shall be *allowed* in general average.

Rule XXI – Interest on Losses Allowed in General Average

(a) Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

(b) *The rate for calculating interest accruing during each calendar year shall be the 12month ICE LIBOR for the currency in which the adjustment is prepared, as announced on the first banking day of that calendar year, increased by four percentage points. If the adjustment is prepared in a currency for which no ICE LIBOR is announced, the rate shall be the 12-month US Dollar ICE LIBOR, increased by four percentage points.*

Rule XXII – Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of *cargo's liability for general average, salvage or special charges such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both.*

The *sum* so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges *payable by cargo* in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made *if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.*

Rule XXII – Treatment of Cash Deposits

(a) Where cash deposits have been collected in respect of *general average, salvage or special charges, such sums shall be remitted forthwith to the average adjuster who shall deposit the sums into a special account, earning interest where possible, in the name of the average adjuster.*

(b) *The special account shall be constituted in accordance with the law regarding client or third party funds applicable in the domicile of the average adjuster. The account shall be held separately from the average adjuster's own funds, in trust or in compliance with similar rules of law providing for the administration of the funds of third parties.*

(c) The *sums* so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto, of the general average, salvage or special charges in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may only be made *when such payments are certified in writing by the average adjuster and notified to the depositor requesting their approval. Upon the receipt of the depositor's approval, or in the absence of such approval within a period of 90 days, the average adjuster may deduct the amount of the payment on account or*

the final contribution from the deposit.

(d) All deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

***Rule XXIII – Time Bar for
Contributing to General Average***

(a) Subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law:

(i) Any rights to general average contribution including any rights to claim under general average bonds and guarantees, shall be extinguished unless an action is brought by the party claiming such contribution within a period of one year after the date upon which the general average adjustment is issued. However, in no case shall such an action be brought after six years from the date of termination of the common maritime adventure.

(ii) These periods may be extended if the parties so agree after the termination of the common maritime adventure.

(b) This rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers.

York-Antwerpenreglerna 2016

Engelsk lydelse

York-Antwerpenreglerna 2016

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any law and practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule Paramount

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

Rule A

1. There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from

Svensk översättning

York-Antwerpenreglerna 2016

Tolkningsregel

Vid uppgörandet av gemensamt haveri ska följande regler tillämpas med uteslutande av varje med dem oförenlig lag eller praxis.

Gemensamt haveri görs upp i enlighet med de regler som betecknas med bokstav, utom i de fall för vilka särskilda bestämmelser finns i den Överordnade regeln och i de regler som betecknas med siffra.

Överordnad regel

Uppoffringar och utgifter ska inte gottgöras, om de inte är skäligen.

Regel A

1. En gemensamt-haveri-akt föreligger när, och endast när, en extraordinär upppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen görs, eller uppkommer, för den gemensamma säkerheten i syfte att från fara bevara

peril the property involved in a common maritime adventure.

2. General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule B

1. There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

2. If the vessels are in common peril and one is disconnected either to increase the disconnecting vessel's safety alone, or the safety of all vessels in the common maritime adventure, the disconnection will be a general average act.

3. Where vessels involved in a common maritime adventure resort to a port or place of refuge, allowances under these Rules may be made in relation to each of the vessels. Subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of Rule G, allowances in general average shall cease at the time that the common maritime adventure comes to an end.

de värden som omfattas av den gemensamma sjöresan.

2. Uppoffringar och utgifter av gemensamt haveris natur bärs av de olika bidragande intressena enligt nedan angivna grunder.

Regel B

1. En gemensam sjöresa föreligger när ett eller flera fartyg bogserar eller skjuter framför sig ett annat eller andra fartyg, förutsatt att samtliga är engagerade i kommersiell verksamhet och inte i ett bärgningsföretag.

När åtgärder vidtas för att skydda fartygen och deras eventuella last från en gemensam fara, ska dessa Regler tillämpas.

2. Om fartygen är i gemensam fara och ett av dem loss görs antingen för att förhöja det lossgjorda fartygets egen säkerhet, eller för att förhöja alla fartygens i den gemensamma sjöresan säkerhet, utgör lossgörandet en gemensamt-haveri-akt.

3. När fartyg i en gemensam sjöresa tar tillflykt till en nödhamn eller plats, kan ersättning i enlighet med dessa regler utgå i förhållande till vart och ett av fartygen. Med undantag för vad som anges i regel G, stycke 3 och 4, ska ersättning i gemensamt haveri upphöra när den gemensamma sjöresan avslutas.

Rule C

1. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

2. In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

3. Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be allowed as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the common maritime adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

1. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense

Regel C

1. Endast sådana förluster, skador eller kostnader, vilka är en direkt följd av gemensamt-haveri-akten, ersätts som gemensamt haveri.

2. Ingen gottgörelse ska utgå i gemensamt haveri för förluster, skador eller utgifter som uppkommit på grund av miljöskada eller till följd av läckage eller utsläpp av miljöförorenande ämnen från den egendom som omfattas av den gemensamma sjöresan.

3. Som gemensamt haveri ersätts inte överliggetid, förlust av marknad och annan förlust, skada eller utgift som uppkommit till följd av dröjsmål, vare sig under resan eller där efter, och inte heller någon som helst indirekt förlust.

Regel D

Även om den händelse, som gav anledning till uppoffringen eller utgiften, tillkommit genom vållande av någon av haveriintressenterna, föreligger rätt till bidrag i gemensamt haveri, men detta ska inte inskränka någonsida sidans möjlighet att åberopa sådant vållande.

Regel E

1. Den som kräver ersättning i gemensamt haveri har att visa att förlusten eller kostnaden rätteligen

claimed is properly allowable as general average.

2. All parties to the common maritime adventure shall, as soon as possible, supply particulars of value in respect of their contributory interest and, if claiming in general average, shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution, and supply evidence in support thereof.

3. Failing notification, or if any party does not supply particulars in support of a notified claim, within 12 months of the termination of the common maritime adventure or payment of the expense, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance on the basis of the information available to the adjuster. Particulars of value shall be provided within 12 months of the termination of the common maritime adventure, failing which the average adjuster shall be at liberty to estimate the contributory value on the same basis. Such estimates shall be communicated to the party in question in writing. Estimates may only be challenged within two months of receipt of the communication and only on the grounds that they are manifestly incorrect.

4. Any party to the common maritime adventure pursuing a recovery from a third party in respect of sacrifice or expenditure claimed in general average, shall so advise the

ska gottgöras som gemensamt haveri.

2. Alla haveriintressenter ska, så snart som möjligt, inkomma med uppgift om värdet av deras bidragande intresse och, i den mån krav framställs i gemensamt haveri, ska part skriftligen underrätta dispaschören om den förlust eller utgift, som han kräver ersättning för samt inge bevis därför.

3. Om part underlåter att lämna en sådan underrättelse eller om någon part underlåter att inge bevis för ett anmält anspråk, inom tolv månader efter att den gemensamma sjöresan avslutats, eller betalning av utgiften skett, står det dispaschören fritt att beräkna ersättningens storlek på grundval av för dispaschören tillgängliga uppgifter. Uppgift om värde ska inges inom tolv månader från det att den gemensamma sjöresan avslutats, i underlåtenhet av vilket det ska stå dispaschören fritt att beräkna ersättningens storlek på samma grund. Sådan beräkning ska kommuniceras skriftligen till den berörda parten. Beräkningen kan angripas bara på den grunden att den är uppenbart felaktig.

4. Haveriintressent som framställer skadeståndskrav mot tredje man, som hänför sig till förlust eller utgift om vilket framställts krav i gemensamt haveri, ska underrätta

average adjuster and, in the event that a recovery is achieved, shall supply to the average adjuster full particulars of the recovery within two months of receipt of the recovery.

Rule F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

1. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the common maritime adventure ends.

2. This rule shall not affect the determination of the place at which the average adjustment is to be prepared.

3. When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain

dispaschören därom och ska, i den mån ersättning utfås, delge dispaschören fullständig information om ersättningen inom två månader från mottagandet därav.

Regel F

Varje ytterligare utgift, som trätt i stället för annan utgift, vilken skulle ha ersatts som gemensamt haveri, ska anses vara gemensamt haveri och ersättas såsom sådant, utan hänsyn till den besparing som kan ha uppstått för andra intressen men endast intill beloppet av den inbesparade gemensamt-haveri-utgiften.

Regel G

1. Såväl rätten till ersättning som bidragsskyldigheten i gemensamt haveri ska beräknas på grundval av värdena vid den tid och på den ort, där den gemensamma sjöresan slutar.

2. Denna regel ska inte påverka beslutet om var dispaschen angående det gemensamma haveriet ska upprättas.

3. När ett fartyg befinner sig i en hamn eller på en plats, under omständigheter som skulle föranleda ersättning i gemensamt haveri enligt Reglerna X och XI, och lasten eller en del av den har vidarebefordrats till destinationsorten på något annat sätt, ska rättigheter och skyldigheter i det gemensamma haveriet, i den mån lastintressenterna om möjligt

as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the common maritime adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of carriage and the applicable law.

4. The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall be limited to the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense. This limit shall not apply to any allowances made under Rule F.

Rule I – Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be allowed as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II – Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be allowed as general average.

har underrättats, så långt som det är möjligt förbli desamma som om en sådan vidarebefordran inte hade ägt rum och resan hade fortsatt med det ursprungliga fartyget, så länge som detta är försvarligt enligt befraktningsavtalet och gällande lag.

4. Ersättningsandelen för last i gemensamt haveri med tillämpning av tredje stycket i denna Regel ska begränsas till den kostnad som skulle ha burits av lastens ägare, om lasten hade vidarebefordrats på deras bekostnad. Denna begränsning ska inte gälla ersättning i enlighet med Regel F.

Regel I – Kastning av last

Överbordkastning av last ersätts som gemensamt haveri, bara om sådan last transporteras i överensstämmelse med erkänd sedvänja inom ifrågavarande slags fraktfart.

Regel II – Förlust eller skada genom uppoffringar för det helas räddning

Förlust av eller skada på den egendom som omfattas av den gemensamma sjöresan genom en uppoffring för det helas räddning eller till följd därav, liksom även skador av vatten som tränger ner genom ett fartygs luckor, när dessa öppnats för att verkställa kastning för det helas räddning, eller som tränger ner genom andra öppningar som gjorts i samma avsikt, ska ersättas i gemensamt haveri.

Rule III – Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be allowed as general average; except that no allowance shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

Regel III – Släckning av brand ombord

Skada som vid brandsläckning ombord tillfogas fartyg och/eller last genom vatten eller på något annat sätt, däri inbegripet skada, som uppkommit genom att ett brinnande fartyg strandsatts eller borrats i sank, ska ersättas som gemensamt haveri; dock ersätts inte skada av rök, hur den än uppkommit, eller av värme från branden.

Rule IV – Cutting Away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be allowed as general average.

Regel IV – Bortkapning av skadade fartygsdelar

Förlust eller skada uppkommen till följd av bortkapning av spillror eller delar av fartyget, vilka tidigare slagits loss eller måste anses förlorade till följd av sjöolycka ska inte ersättas som gemensamt haveri.

Rule V – Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

Regel V – Frivillig strandning

När ett fartyg med avsikt sätts på grund för det helas räddning, vare sig fartyget i annat fall skulle drivas på grund eller inte, ska därav uppkommande förlust eller skada på egendom som omfattas av den gemensamma sjöresan ersättas som gemensamt haveri.

Rule VI – Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the common maritime adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise,

Regel VI – Bärgningsersättning

(a) Utgifter som haveriintressent till följd av bärgning fått vidkännas på grund av kontrakt eller på annan grund ska ersättas i gemensamt

shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure and subject to the provisions of paragraphs (b), (c) and (d)

(b) Notwithstanding (a) above, where the parties to the common maritime adventure have separate contractual or legal liability to salvors, salvage shall only be allowed should any of the following arise:

(i) there is a subsequent accident or other circumstances resulting in loss or damage to property during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values,

(ii) there are significant general average sacrifices,

(iii) salvaged values are manifestly incorrect and there is a significantly incorrect apportionment of salvage expenses,

(iv) any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party,

(v) a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or

haveri förutsatt att bärgningsåtgärderna vidtagits för att från fara bevara värden, som omfattas av den gemensamma sjöresan och i enlighet med vad som föreskrivs i punkterna (b), (c) och (d) i denna paragraf.

(b) Oaktat vad som föreskrivs i punkten (a) ovan, är, i den mån deltagarna i den gemensamma sjöresan har skilda kontraktuella eller legala skyldigheter gentemot bärgarna, bärgning endast tillåten i följande situationer:

(i) en efterföljande olyckshändelse eller annan omständighet som orsakar förlust av eller skada på egendom under resan som ger upphov till en avsevärd skillnad mellan bärgat och deltagande värde inträffar,

(ii) avsevärda gemensamt haveri-uppoffringar har gjorts,

(iii) bärgade värden är uppenbart oriktiga och uppdelningen av bärgningskostnader är avsevärt felaktig,

(iv) någon av parterna i bärgningen har betalat en avsevärd andel av sådan bärgningsersättningen som ska utges av en annan part,

(v) en avsevärd andel av parterna har tillgodosett bärgningskravet på väsentligt olika villkor, utan hänsyn till bärgarens eller deltagande intressens kostnader för ränta,

legal costs of either the salvor or the contributing interest.

(c) Salvage expenditures referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(d) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (such as SCOPIC) shall not be allowed in general average and shall not be considered a salvage expenditure as referred to in paragraph (a) of this Rule.

Rule VII – Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be allowed as general average.

valutajustering eller juridiskt ombud.

(c) Utgifter för bärgning enligt punkten (a) ovan ska omfatta all bärgarlön, där man har tagit hänsyn till bärgarnas skicklighet och ansträngningar för att hindra eller begränsa miljöskada, såsom anges i artikel 13.1(b) i 1989 års internationella konvention om bärgning.

(d) Sådan särskild ersättning, som fartygsägaren enligt artikel 14 i 1989 års internationella konvention om bärgning ska betala till bärgare i den omfattning som anges i artikel 14.4 eller enligt annan bestämmelse av liknande innebörd (såsom SCOPIC), ska inte ersättas i gemensamt haveri och ska inte anses vara en utgift för bärgning i enlighet med punkten (a) i denna Regel.

Regel VII – Skada på maskineri och pannor

Skada som uppkommit på maskineri av något slag och på pannor vid försök att flottaga fartyg, som strandat och befinner sig i farlig belägenhet, ska ersättas som gemensamt haveri, när skadan bevisligen härleder sig från åtgärd, som företagits i avsikt att för det helas räddning bringa fartyget flott även med risk att lida dylik skada; men när fartyget är flott ska inte under några omständigheter förlust eller skada som uppstått genom att fartygets

framdrivningsmaskineri och pannor fått arbeta ersättas som gemensamt haveri.

Rule VIII – Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be allowed as general average.

Rule IX – Cargo, Ship's Materials and Stores Used for Fuel

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be allowed as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

Rule X – Expenses at Port of Refuge, etc.

(a) (i) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or

Regel VIII – Utgifter för att lätta strandat fartyg samt följdskada

När fartyget strandat och lossning av last, fartygets bränsle och/eller utrustningsartiklar sker såsom en gemensamt-haveri-akt, ska de extra utgifterna för fartygets lättande, för pråmhyror och för återinlastning (om sådan ägt rum) ävensom all uppkommen förlust av eller skada på den egendom som omfattas av den gemensamma sjöresan, ersättas som gemensamt haveri.

Regel IX – Last, fartygsinventarier och utrustningsartiklar använda som bränsle

Last, fartygsinventarier och/eller utrustningsartiklar, som oundgängligen måst användas till bränsle för det helas räddning i en nödsituation, ska ersättas som gemensamt haveri, men när sådan ersättning utgår för kostnaden för fartygsinventarier och utrustningsartiklar ska den beräknade kostnaden för det bränsle som annars skulle ha förbrukats på den avsedda resan räknas det gemensamma haveriet till godo.

Regel X – Utgifter i nödhamn etc.

(a) (i) När fartyget anlöpt en nödhamn eller -plats eller återvänt till lastningshamn eller lastningsplats

place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be allowed as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be allowed as general average.

(ii) When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be allowed as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) (i) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores, whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be allowed as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to

till följd av sjöolycka, uppoffring eller andra extraordinära omständigheter, som gjort anlöpandet eller återvändandet nödvändigt för det helas räddning, ska utgifterna för anlöpandet av sådan hamn eller plats ersättas som gemensamt haveri; och när fartyget därifrån åter avgått med sin ursprungliga last eller del därav, ska motsvarande utgifter för utgående från sådan hamn eller plats, till följd av sådant anlöpande eller återvändande likaledes ersättas som gemensamt haveri.

(ii) När fartyget befinner sig i nödhamn eller -plats och måste förflyttas till annan hamn eller ort emedan reparation inte kan utföras i den första hamnen eller orten, ska bestämmelserna i denna regel tillämpas beträffande denna andra hamn eller ort som om den var nödhamn, och kostnaderna för sådan förflyttning, inklusive provisoriska reparationer och bogsering, ska ersättas som gemensamt haveri. Bestämmelserna i Regel XI ska tillämpas på den förlängning av resan som föranletts av dylik förflyttning.

(b) (i) Kostnaden för hantering ombord eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar, vare sig i lastningshamn, på lastningsplats, i mellanhamn eller i nödhamn eller plats, ska ersättas som gemensamt haveri, när hanteringen eller lossningen var nödvändig för det helas räddning eller för att möjliggöra reparation av skada, som fartyget lidit genom uppoffring eller sjöolycka, förutsatt att reparationen

the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

(ii) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be allowable as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is allowable as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be allowed as general average. The provisions of Rule XI shall apply to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

(d) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

var nödvändig för att resan tryggt skulle kunna fullföljas utom i de fall då skadan på fartyget upptäckts i lastningshamn eller -plats eller i mellanhamn utan att någon sjöolycka eller annan extraordinär händelse som äger samband med sådan skada inträffat under resan.

(ii) Kostnaden för hantering ombord eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar ska inte ersättas i gemensamt haveri om den uppkommit endast för omstuvning på grund av förskjutning under resan, om inte sådan omstuvning är nödvändig för det helas räddning.

(c) När kostnaden för hantering eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar är ersättningsbart som gemensamt haveri, ska kostnaden för lagring inklusive skälig försäkringskostnad, återinlastning och stuvning av nämnda last, bränsle eller utrustningsartiklar likaledes ersättas som gemensamt haveri. Bestämmelserna i Regel XI ska tillämpas på det förlängda uppehållet till följd av sådan återinlastning eller omstuvning.

(d) Om fartyget kondemneras eller inte fortsätter sin ursprungliga resa, ska lagringskostnader dock ersättas som gemensamt haveri endast fram till den tidpunkt då fartyget kondemneras eller resan avbryts eller fram till den tidpunkt då lossningen av lasten avslutas om condemnation sker eller beslut om resans avbrytande fattas dessförinnan.

Rule XI – Wages and Maintenance of Crew and Other Expenses Putting in to and at a Port of Refuge, etc.

Regel XI – Besättningens hyror och underhåll och andra utgifter under anlöpande av och uppehåll i nödhamn etc.

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be allowed as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) (i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extra-ordinary circumstances which render that entry or detention necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be allowed in general average.

(ii) Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are

(a) Skäligena kostnader för lön och underhåll för befäl och besättning, jämte bränsle och utrustningsartiklar som förbrukats under förlängning av resan till följd av att fartyg anlöper en nödhamn eller -plats eller återvänder till sin lastningshamn eller -plats, ska ersättas som gemensamt haveri, om utgifterna för anlöpande av sådan hamn eller plats ersätts i gemensamt haveri enligt Regel X (a).

(b) (i) När fartyget anlöp eller blivit uppehållet i någon hamn eller plats till följd av sjöolycka, uppoffring eller av annan extraordinär omständighet, som gjort sådant anlöp eller uppehåll nödvändigt för det helas räddning, eller för att möjliggöra reparation av skador på fartyget förorsakade av uppoffring eller sjöolycka, om sådan reparation var nödvändig för att resan tryggt skulle kunna fullföljas, så ska skäligena kostnader för lön och underhåll för befäl och besättning under den tid det extra uppehållet i sådan hamn eller ort varar och intill dess fartyget är eller bort vara färdigt att fortsätta resan, ersättas i gemensamt haveri.

(ii) Bränsle och utrustningsartiklar som förbrukats under det förlängda uppehållet ska ersättas som gemensamt haveri, dock inte vad som

consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(iii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be allowed as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iv) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be allowable as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

(v) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

förbrukats medan reparationer, som inte är ersättningsgilla som gemensamt haveri, utförts.

(iii) Hamnavgifter för tiden för det förlängda uppehållet ska likaledes ersättas som gemensamt haveri utom sådana avgifter som uteslutande föranletts av reparationer, vilka inte är ersättningsgilla i gemensamt haveri.

(iv) Då skada på fartyget upptäcks i lastningshamn, på lastningsplats eller i mellanhamn utan att någon sjöolycka eller annan extraordinär händelse som äger samband med sådan skada inträffat under resan, ska dock ej hyror och underhåll för befäl och besättning eller förbrukat bränsle och utrustningsartiklar och hamnavgifter under det extra uppehållet för reparation av sålunda upptäckta skador tillåtas som gemensamt haveri, även om reparationerna är nödvändiga för att resan tryggt ska kunna fullföljas.

(v) När fartyget kondemneras eller inte fortsätter sin ursprungliga resa, ska hyror och underhåll för befäl och besättning samt förbrukat bränsle och utrustningsartiklar och hamnavgifter ersättas som gemensamt haveri endast fram till dagen då fartyget kondemneras eller resan avbryts eller fram till dagen då lossningen av lasten avslutas om condemnation sker eller beslut om resans avbrytande fattas dessförinnan.

- (c) (i) For the purpose of these Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.
- (c) (i) I förhållande till dessa Regler inbegrips under hyror alla utbetalningar till eller till förmån för befäl och besättning, vare sig dessa betalningar åligger redaren enligt lag eller enligt anställningsavtal.
- (ii) For the purpose of these Rules, port charges shall include all customary or additional expenses incurred for the common safety or to enable a vessel to enter or remain at a port of refuge or call in the circumstances outlined in Rule XI(b)(i).
- (ii) I förhållande till dessa Regler ska hamnavgifter inbegripa alla sedvanliga och ytterligare utgifter upp- luppna för den gemensamma säkerheten eller för att förmå ett fartyg att anlöpa eller kvarbli i en nödhamn eller mellanhamn som anges i Regel XI (b) (i).
- (d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:
- (d) Kostnader för åtgärder som vidtagits för att hindra eller begränsa miljöskada ska ersättas i gemensamt haveri, då de uppstått under någon eller samtliga av följande omständigheter:
- (i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;
- (i) vid åtgärder vidtagna för det helas räddning, vilka, om de hade vidtagits av part som inte omfattas av den gemensamma sjöresan, skulle ha berättigat sådan part till bärgarlön.
- (ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);
- (ii) som villkor för anlöpande av eller avgång från hamn eller plats under de omständigheter som beskrivs i Regel X(a).
- (iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI(b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances, the cost of any additional
- (iii) som villkor för kvarliggande i hamn eller på plats under sådana omständigheter som anges i Regel XI(b), förutsatt att, när ett faktiskt läckage föreligger eller utsläpp gjorts av miljöförstörande ämnen,

measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the handling on board, discharging, storing or reloading of cargo, fuel or stores whenever the cost of those operations is allowable as general average.

Rule XII – Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be allowed as general average, when and only when the cost of those measures respectively is allowed as general average.

Rule XIII – Deductions from Cost of Repairs

(a) Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment,

kostnaden till följd härav för alla nödvändiga ytterligare åtgärder för att hindra eller begränsa förorening eller miljöskada inte ska ersättas som gemensamt haveri.

(iv) ett nödvändigt samband med hantering ombord, lossning, lagring eller återinlastning av last, när kostnaden för dessa åtgärder är föremål för ersättning som gemensamt haveri.

Regel XII – Skada på lasten genom lossning etc.

Skada på eller förlust av last, bränsle eller utrustningsartiklar, vilken uppstått till följd av hanteringen, lossningen, uppläggnings- återinlastningen och stuvningen ska ersättas som gemensamt haveri, men endast under förutsättning att sådana kostnader ersätts som gemensamt haveri.

Regel XIII – Avdrag på reparationskostnader

(a) Reparationer som ska ersättas i gemensamt haveri ska inte underkastas avdrag för "nytt mot gammalt" då gammalt material eller gamla delar ersätts med nytt, såvida inte fartyget är över femton år gammalt, i vilket fall avdrag med en tredjedel ska göras. Avdragen ska bestämmas efter fartygets ålder räknat från den 31 december det år då nybyggnaden färdigställdes intill dagen för gemensamt-haveri-akten utom ifråga om isolering, livbåtar och liknande båtar, apparater och utrustning för kommunikation och

machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

(b) The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship. No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

(c) The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the 24 months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV – Temporary Repairs

(a) Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be allowed as general average.

(b) Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the common maritime adventure to be completed, the cost of such repairs shall be allowed as general average without

navigering, maskineri och pannor, för vilka avdragen ska bestämmas efter åldern av de särskilda delar vartill de hänför sig.

(b) Avdragen ska göras endast på kostnaden för nytt material eller nya delar när materialet eller delarna är färdiga att insättas i fartyget. Inga avdrag ska göras för proviant, utrustningsartiklar, ankare eller ankar-kättingar. Torrdocks-, slip- och förhålningskostnader ska ersättas fullt.

(c) Kostnaderna för rengöring, målning eller strykning av botten ska inte ersättas i gemensamt haveri såvida inte botten blivit målad eller struken inom 24 månader före gemensamt-haveri-akten, i vilket fall hälften av sådan kostnad ska ersättas.

Regel XIV – Provisoriska reparationer

(a) Då provisoriska reparationer utförs på ett fartyg i en lastnings-, mellan- eller nödhamn för det helas räddning eller till avhjälpande av skada, förorsakad av uppoffring av gemensamt haveris natur, ska kostnaden för sådana reparationer ersättas som gemensamt haveri.

(b) Då provisoriska reparationer av en skada som uppkommit genom olyckshändelse utförs för att möjliggöra den gemensamma sjöresans fullbordande, ska kostnaden för sådana reparationer ersättas som

regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

(c) No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV – Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be allowed as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so allowed.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI – Amount to be Allowed for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

(a) (i) The amount to be allowed as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice

gemensamt haveri utan hänsyn till den besparing som kan ha uppstått för andra intressen, men endast i den mån därigenom inbesparas utgift, som, om inte de provisoriska reparationerna utförts, skulle ha uppkommit och skulle ha ersatts i gemensamt haveri.

(c) Inga avdrag för "nytt mot gammalt" ska göras från kostnad för provisoriska reparationer, vilken ersätts som gemensamt haveri.

Regel XV – Förlust av frakt

Förlust av frakt härrörande från skada på eller förlust av last ska ersättas som gemensamt haveri, när den förorsakats av en gemensamt-haveri-akt eller när skadan på eller förlusten av lasten ersätts som gemensamt haveri.

Från beloppet av den förlorade bruttofrakten ska dras av kostnader, vilka skulle ha uppkommit för fraktens intjänande men vilka till följd av uppoffringen inte uppstått.

Regel XVI – Ersättning för last som förlorats eller skadats genom uppoffring

(a) (i) Det ersättningsbelopp, som utgår i gemensamt haveri för skada på eller förlust av uppoffrad last ska motsvara den förlust, som uppkommit genom uppoffringen, beräknad efter värdet vid tiden för lossningen fastställt med ledning av den handelsfaktura mottagaren

from the shipped value. Such commercial invoice may be deemed by the average adjuster to reflect the value at the time of discharge irrespective of the place of final delivery under the contract of carriage.

(ii) The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

(b) When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be allowed in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII – Contributory Values

(a) (i) The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the common maritime adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. Such commercial invoice may be deemed by the average adjuster to reflect the value at the time of discharge irrespective of the place of final delivery under the contract of carriage.

(ii) The value of the cargo shall include the cost of insurance and

erhållit eller, om sådan inte finns, med ledning av avskeppningsvärdet. Sådan handelsfaktura kan av dispaschören anses återge värdet vid lossningstidpunkten utan hänsyn till den slutliga lossningsplatsen enligt transportavtalet.

(ii) Värdet vid tiden för lossningen ska innefatta kostnaderna för försäkring och frakt, dock inte i den utsträckning annan än lastintressenten står risken för frakten.

(b) När skadad last säljs, och skadans storlek inte på annat sätt överenskommit, ska den i gemensamt haveri ersättningsgilla förlusten utgöra skillnaden mellan behållningen av försäljningen och nettovärdet i oskadat skick beräknat såsom anges i regelns första stycke.

Regel XVII – Bidragande värden

(a) (i) Gemensamt haveri ska fördelas efter egendomens verkliga nettovärden av egendomen vid resans slut, förutom att lastens värde ska vara värdet vid tiden för lossningen fastställt med ledning av den handelsfaktura mottagaren erhållit eller, om sådan inte finns, med ledning av avskeppningsvärdet. Sådan handelsfaktura kan av dispaschören anses återge värdet vid lossningstidpunkten utan hänsyn till den slutliga lossningsplatsen enligt transportavtalet.

(ii) Lastens värde ska innefatta kostnaden för försäkring och frakt,

freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. Any cargo may be excluded from contributing to general average should the average adjuster consider that the cost of including it in the adjustment would be likely to be disproportionate to its eventual contribution.

(iii) The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

(b) To these values shall be added the amount allowed as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average. Where payment for salvage services has not been allowed as general average by reason of paragraph (b) of Rule VI, deductions in respect of payment for salvage services shall be limited

dock inte i den utsträckning annan än lastintressenten står risken för frakten, med avdrag för sådan förlust eller skada på lasten som uppkommit före eller under lossningen. Last kan undantas från skyldigheten att bidra till gemensamt haveri om dispaschören anser att kostnaden för att inkludera den i beräkningen sannolikt står i disproportion till dess möjliga bidrag.

(iii) Fartygets värde ska bestämmas utan hänsynstagande till den värdeökning eller värdeminskning som beror på sådant kontrakt om skeppslega (demise charter) eller tidscerteparti som gäller för fartyget.

(b) Till dessa värden ska läggas den ersättning i gemensamt haveri för uppoffrad egendom som inte redan ingår däri. Från för risk utsatta frakt- och passageraravgifter avdrages sådana kostnader och lön till besättningen, som inte skulle ha uppkommit för fraktens intjänande i händelse fartyg och last totalt förlorats, när gemensamt-haveri-akten ägde rum, och vilka inte ersätts såsom gemensamt haveri. Likaledes avdrages från den bidragande egendomens värde alla kostnader, som uppstått efter gemensamt-haveri-akten med undantag av sådana kostnader, vilka ersätts i gemensamt haveri. När ersättning för bärgningstjänster inte har tillåtits som gemensamt haveri i enlighet med Regel VI (b), ska avdrag avseende ersättning för bärgningstjänster vara begränsat till det belopp som utgivits till

to the amount paid to the salvors including interest and salvors' costs.

(c) In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

(d) Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount allowed as general average.

(e) Mails, passengers' luggage and accompanied personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute to general average.

bärgarna, inklusive ränta och bärgarnas kostnader.

(c) Under sådana omständigheter som beskrivs i Regel G, tredje stycket, ska last och annan egendom bidra på basis av värdet vid leveransen till den ursprungliga bestämmelseorten, om inte lasten och egendomen försålts eller på annat sätt disponerats innan de nått bestämmelseorten, medan fartyget ska bidra med sitt verkliga nettovärde vid den tidpunkt då lossningen av lasten avslutats.

(d) Då last försäljs innan den nått bestämmelseorten ska den emellertid bidra på grundval av behållningen av försäljningen jämte eventuell ersättning som gemensamt haveri.

(e) Post, passagerares resgods och medföljande personliga effekter och medföljande privata motorfordon ska inte bidra i gemensamt haveri.

Rule XVIII – Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

Regel XVIII – Skada på fartyg

Det belopp, vilket ska ersättas som gemensamt haveri för skada eller förlust som drabbat fartyg, dess maskineri och/eller tillbehör och som föranletts av en gemensamt-haveri-akt ska beräknas enligt följande:

(a) När reparation eller nyanskaffning sker:

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

(a) Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at the time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

(b) Where goods have been wrongfully declared at the time of shipment at a value which is lower than their real value, any general

Den verkliga och skäligen kostnaden för sådan reparation eller nyanskaffning, efter avdrag enligt Regel XIII.

(b) När reparation eller nyanskaffning inte sker:

Den skäligen värdeminskning som föranleds av sådan skada eller förlust, dock inte överstigande den uppskattade reparationskostnaden; men då fartyget gått totalt förlorat eller då kostnaden för reparation av skadan skulle överstiga värdet av fartyget efter reparation, ska beloppet som ersätts som gemensamt haveri utgöras av skillnaden mellan det uppskattade värdet av fartyget i oskadat skick med avdrag för den uppskattade kostnaden för reparation av skada som inte är av gemensamt-haveri-natur och värdet av fartyget i skadat skick, vilket kan beräknas med ledning av behållningen av en eventuell försäljning.

Regel XIX – Onämnd eller oriktigt angiven last

(a) Skada på eller förlust av gods, som inlastats utan redarens eller hans ombuds vetskap, eller gods, som avsiktligt betecknats oriktigt vid avskeppningen, ersätts inte som gemensamt haveri, men sådant gods är bidragspliktigt, om det räddas.

(b) När gods vid avskeppningen oriktigt har angivits till ett lägre värde än det verkliga, ska förlust eller skada i gemensamt haveri

average loss or damage shall be allowed on the basis of their declared value, but such goods shall contribute on the basis of their actual value.

tillåtas efter det angivna värdet, men sådant gods är bidragspliktigt efter sitt verkliga värde.

Rule XX – Provision of Funds

Regel XX – Anskaffande av penningmedel

(a) The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

(a) Den kapitalförlust som uppstår för ägare till gods som sålts i syfte att anskaffa medel för att bestrida gemensamt-haveri-utgifter ersätts i gemensamt haveri.

(b) The cost of insuring general average disbursements shall be allowed in general average.

(b) Kostnaden för försäkring av gemensamt-haveri-utgifter ersätts i gemensamt haveri.

Rule XXI – Interest on Losses Allowed in General Average

Regel XXI – Ränta på utgifter ersatta i gemensamt haveri

(a) Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

(a) Ränta ska utgå på utgifter, uppoffringar och ersättningar i gemensamt haveri upp till tre månader efter dagen för utfärdandet av generaldispaschen, varvid hänsyn ska tas till all förskottsbetalning från haveriintressent eller från det gemensamma haveriets depositionsfond.

(b) The rate for calculating interest accruing during each calendar year shall be the 12 month ICE LIBOR for the currency in which the adjustment is prepared, as announced on the first banking day of that calendar year, increased by four percentage points. If the adjustment is prepared in a currency for which no ICE LIBOR is announced, the rate shall be the 12-month US Dollar ICE

(b) Räntan ska beräknas på årlig basis i enlighet med 12-månaders ICE LIBOR avseende valutan i vilken det gemensamma haveriet beräknas, såsom denna fastställts på den första vardagen på det aktuella kalenderåret, med tillägg av fyra procentenheter. Om det gemensamma haveriet beräknas i en valuta för vilken ingen ICE LIBOR fastställs, ska räntan vara 12-månaders

LIBOR, increased by four percentage points.

ICE LIBOR avseende amerikanska dollar, med tillägg av fyra procentenheter.

Rule XXII – Treatment of Cash Deposits

Regel XXII – Behandling av deponerade belopp

(a) Where cash deposits have been collected in respect of general average, salvage or special charges, such sums shall be remitted forthwith to the average adjuster who shall deposit the sums into a special account, earning interest where possible, in the name of the average adjuster.

(a) Då kontanta belopp har insamlats beträffande gemensamt haveri, bärgningskostnad eller enskilda kostnader ska sådana belopp ska överföras till dispaschören som ska deponera beloppen på ett särskilt konto, om möjligt räntebärande, i dispaschörens namn.

(b) The special account shall be constituted in accordance with the law regarding client or third party funds applicable in the domicile of the average adjuster. The account shall be held separately from the average adjuster's own funds, in trust or in compliance with similar rules of law providing for the administration of the funds of third parties.

(b) Det särskilda kontot ska upprättas i enlighet med i dispaschörens hemvist gällande lag avseende klient- eller tredjemanskonton. Kontot ska hållas separat från dispaschörens egna tillgångar, i enlighet med lagregler avseende hantering av tredjemans tillgångar.

(c) The sums so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto, of the general average, salvage or special charges in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may only be made when such payments are certified in writing by the average adjuster and notified to the depositor requesting their approval. Upon the receipt of the depositor's approval, or in the absence of such approval within a

(c) De summor som sålunda deponerats ska, tillsammans med eventuell ackumulerad ränta, hållas som säkerhet för ersättning till berättigade parter, i det gemensamma haveriet, bärgning eller särskilda kostnader avseende vilka förskotten har insamlats. Utbetalningar eller återbetalningar av förskott får endast göras om sådana betalningar är skriftligen godkända av dispaschören och anmälda till depositarien för godkännande. Vid mottagande av depositariens godkännande, eller, vid uteblivande därav,

period of 90 days, the average adjuster may deduct the amount of the payment on account or the final contribution from the deposit.

(d) All deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

Rule XXIII – Time Bar for Contributing to General Average

(a) Subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law:

(i) Any rights to general average contribution including any rights to claim under general average bonds and guarantees, shall be extinguished unless an action is brought by the party claiming such contribution within a period of one year after the date upon which the general average adjustment is issued. However, in no case shall such an action be brought after six years from the date of termination of the common maritime adventure.

(ii) These periods may be extended if the parties so agree after the termination of the common maritime adventure.

(b) This rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers.

då 90 dagar har förflutit efter att godkännande begärdes, kan dispaschören dra av belopp som betalats a conto eller det slutliga bidraget i gemensamt haveri.

(d) Dylika depositioner, förskotts-betalningar eller återbetalning ska inte påverka fördelningen av den slutliga ansvarigheten parterna emellan.

Regel XXIII – Tidsbegränsning av möjlighet att bidra till gemensamt haveri

(a) Om inte tvingande regler om preskription i tillämplig lag föreskriver annat:

(i) Ska varje krav på bidrag i gemensamt haveri, inklusive rättigheter i förhållande till åtaganden och garantier, upphöra om inte stämning har sökts av part som framställer sådant krav, inom ett år från det att generaldispasch har upprättats. Under alla omständigheter får sådan stämning inte sökas efter det att sex år förflutit efter att den gemensamma sjöresan avslutats.

(ii) Dessa tidsfrister får förlängas om parterna enas därom efter det att den gemensamma sjöresan avslutats.

(b) Denna regel ska vara tillämplig mellan parterna i det gemensamma haveriet och deras respektive försäkringsgivare.

Statens offentliga utredningar 2018

Kronologisk förteckning

1. Ett reklamlandskap i förändring – konsumentskydd och tillsyn i en digitaliserad värld. Fi.
2. Stärkt straffrättsligt skydd för blåljusverksamhet och andra samhällsnyttiga funktioner. Ju.
3. En strategisk agenda för internationalisering. U.
4. Framtidens biobank. S.
5. Vissa processuella frågor på socialförsäkringsområdet. S.
6. Grovt upphovsrättsbrott och grovt varumärkesbrott. Ju.
7. Försvarsmaktens långsiktiga materielbehov. Fö.
8. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2018. Beslut under osäkerhet. M.
9. Ökad trygghet för studerande som blir sjuka. U.
10. Myndighetsgemensam indelning – samverkan på regional nivå. Volym 1. Myndighetsgemensam indelning – författningsändringar till följd av ny landstingsbeteckning. Volym 2. Fi.
11. Vårt gemensamma ansvar – för unga som varken arbetar eller studerar. U.
12. Uppdrag: Samverkan 2018. Många utmaningar återstår. A.
13. Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? Fi.
14. Bidragsbrott och underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen – en utvärdering. Fi.
15. Mindre aktörer i energilandskapet – genomgång av nuläget. M.
16. Vägen till självkörande fordon – introduktion. Del 1 + 2. N.
17. Med undervisningsskicklighet i centrum – ett ramverk för lärares och rektorers professionella utveckling. U.
18. Statens stöd till trossamfund i ett mångreligiöst Sverige. Ku.
19. Forska tillsammans – samverkan för lärande och förbättring. U.
20. Gräsrotsfinansiering. Fi.
21. Flexibel rehabilitering. A.
22. Ett ordnat mottagande – gemensamt ansvar för snabb etablering eller återvändande. A.
23. Konstnär – oavsett villkor? Ku.
24. Tid för utveckling. A.
25. Juridik som stöd för förvaltningens digitalisering. Fi.
26. Några frågor i skyddslagstiftningen. Fö.
27. Ekonomiska sanktioner mot terrorism. UD.
28. En nationell alarmeringstjänst – för snabba, säkra och effektiva hjälpinsatser. Ju.
29. Validering i högskolan – för tillgodoräkning och livslångt lärande. U.
30. Förenklat förfarande vid vissa beslut om hemlig avlyssning. Ju.
31. En lag om operativt militärt stöd mellan Sverige och Finland. Fö.
32. Ju förr desto bättre – vägar till en förebyggande socialtjänst. S.
33. Aggressionsbrottet och ändringar i Romstadgan. Ju.
34. Vägar till hållbara vattentjänster. M.
35. Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar. N.
36. Rätt att forska. Långsiktig reglering av forskningsdatabaser. U.
37. Att bryta ett våldsamt beteende – återfallsförebyggande insatser för män som utsätter närstående för våld. S.

38. Styra och leda med tillit.
Forskning och praktik. Fi.
39. God och nära vård.
En primärvårdsreform. S.
40. Vissa fredspliktsfrågor. A.
41. Statliga skolmyndigheter.
– för elever och barn i en bättre skola.
U.
42. Tryggad tillgång till kontanter. Fi.
43. Statliga servicekontor
– mer service på fler platser. Fi.
44. Möjligt, tillåtet och tillgängligt
– förslag till enklare och flexibla
upphandlingsregler och vissa regler
om överprövningsmål. Fi.
45. Behandling av personuppgifter vid
Myndigheten för arbetsmiljökunskap.
A.
46. En utvecklad översiktsplanering.
Del 1: Att underlätta efterföljande
planering. Del 2: Kommunal reglering
av upplåtelseformen. N.
47. Med tillit växer handlingsutrymmet.
– tillitsbaserad styrning och ledning
av välfärdssektorn. Fi.
48. En lärande tillsyn. Statlig granskning
som bidrar till verksamhetsutveckling
i vård, skola och omsorg. Fi.
49. F-skattesystemet
– några särskilt utpekade frågor. Fi.
50. Ett oberoende public service för alla
– nya möjligheter och ökat ansvar. Ku.
51. Resurseffektiv användning av
byggmaterial. N.
52. Behandling av personuppgifter
vid Myndigheten för vård-
och omsorgsanalys. S.
53. Översyn av maskinell dos, extempore,
prövningsläkemedel m.m. S.
54. En effektivare kommunal räddnings-
tjänst. Ju.
55. Styrning och vårdkonsumtion
ur ett jämlikhetsperspektiv.
Kartläggning av socioekonomiska
skillnader i vårdutnyttjande och
utgångspunkter för bättre styrning. S.
56. Bättre kommunikation för fler
investeringar. UD.
57. Barns och ungas läsning
– ett ansvar för hela samhället. Ku.
58. Särskilda persontransporter
– moderniserad lagstiftning för ökad
samordning. N.
59. Statens gruvliga risker. M.
60. Tillträde till Rotterdamreglerna. Ju.

Statens offentliga utredningar 2018

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

- Uppdrag: Samverkan 2018.
Många utmaningar återstår. [12]
- Flexibel rehabilitering. [21]
- Ett ordnat mottagande – gemensamt ansvar för snabb etablering eller återvändande. [22]
- Tid för utveckling. [24]
- Vissa fredspliktsfrågor. [40]
- Behandling av personuppgifter vid Myndigheten för arbetsmiljökunskap. [45]

Finansdepartementet

- Ett reklamlandskap i förändring – konsumentskydd och tillsyn i en digitaliserad värld. [1]
- Myndighetsgemensam indelning – samverkan på regional nivå. Volym 1. Myndighetsgemensam indelning – författningsändringar till följd av ny landstingsbeteckning. Volym 2. [10]
- Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift? [13]
- Bidragsbrott och underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen – en utvärdering. [14]
- Gräsrotsfinansiering. [20]
- Juridik som stöd för förvaltningens digitalisering. [25]
- Styra och leda med tillit. Forskning och praktik. [38]
- Tryggad tillgång till kontanter. [42]
- Statliga servicekontor – mer service på fler platser. [43]
- Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler och vissa regler om överprövningsmål. [44]

- Med tillit växer handlingsutrymmet. – tillitsbaserad styrning och ledning av välfärdssektorn. [47]
- En lärande tillsyn. Statlig granskning som bidrar till verksamhetsutveckling i vård, skola och omsorg. [48]
- F-skattesystemet – några särskilt utpekade frågor. [49]

Försvarsdepartementet

- Försvarsmaktens långsiktiga materielbehov. [7]
- Några frågor i skyddslagstiftningen. [26]
- En lag om operativt militärt stöd mellan Sverige och Finland. [31]

Justitiedepartementet

- Stärkt straffrättsligt skydd för blåljusverksamhet och andra samhällsnyttiga funktioner. [2]
- Grovt upphovsrättsbrott och grovt varumärkesbrott. [6]
- En nationell alarmeringstjänst – för snabba, säkra och effektiva hjälpinsatser. [28]
- Förenklat förfarande vid vissa beslut om hemlig avlyssning. [30]
- Aggressionsbrottet och ändringar i Romstadgan. [33]
- En effektivare kommunal räddningstjänst. [54]
- Tillträde till Rotterdamreglerna. [60]

Kulturdepartementet

- Statens stöd till trossamfund i ett mångreligiöst Sverige. [18]
- Konstnär – oavsett villkor? [23]
- Ett oberoende public service för alla – nya möjligheter och ökat ansvar. [50]

Barns och ungas läsning
– ett ansvar för hela samhället. [57]

Miljö- och energidepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2018.
Beslut under osäkerhet. [8]
Mindre aktörer i energilandskapet
– genomgång av nuläget. [15]
Vägar till hållbara vattentjänster. [34]
Statens gruvliga risker. [59]

Näringsdepartementet

Vägen till självkörande fordon –
introduktion. Del 1 + 2. [16]
Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar.
[35]
En utvecklad översiktsplanering.
Del 1: Att underlätta efterföljande
planering. Del 2: Kommunal reglering
av upplåtelseformen. [46]
Resurseffektiv användning av
byggmaterial. [51]
Särskilda persontransporter
– moderniserad lagstiftning för ökad
samordning. [58]

Socialdepartementet

Framtidens biobank. [4]
Vissa processuella frågor på social-
försäkringsområdet. [5]
Ju förr desto bättre – vägar till
en förebyggande socialtjänst. [32]
Att bryta ett våldsamt beteende
– återfallsförebyggande insatser
för män som utsätter närstående
för våld. [37]
God och nära vård. En primärvårdsreform.
[39]
Behandling av personuppgifter
vid Myndigheten för vård-
och omsorgsanalys. [52]
Översyn av maskinell dos, extempore,
prövningsläkemedel m.m. [53]
Styrning och vårdkonsumtion
ur ett jämlikhetsperspektiv.
Kartläggning av socioekonomiska
skillnader i vårdutnyttjande och
utgångspunkter för bättre styrning.
[55]

Utbildningsdepartementet

En strategisk agenda
för internationalisering. [3]
Ökad trygghet för studerande
som blir sjuka. [9]
Vårt gemensamma ansvar
– för unga som varken arbetar eller
studerar. [11]
Med undervisningsskicklighet
i centrum – ett ramverk för lärares
och rektorers professionella
utveckling. [17]
Forska tillsammans – samverkan
för lärande och förbättring. [19]
Validering i högskolan – för tillgodo-
räknande och livslångt lärande. [29]
Rätt att forska. Långsiktig reglering av
forskningsdatabaser. [36]
Statliga skolmyndigheter.
– för elever och barn i en bättre skola.
[41]

Utrikesdepartementet

Ekonomiska sanktioner mot terrorism. [27]
Bättre kommunikation för fler
investeringar. [56]