



Lag om ändring i sjölagen (1994:1009);

utfärdad den 11 december 2014.

Enligt riksdagens beslut¹ föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)
dels att 13 kap. 1, 2, 4 och 61 §§ samt 14 kap. 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 13 kap. 4 a §, av följande lydelse.

13 kap.

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.

2 § Detta kapitel är tillämpligt på avtal om sjötransport av styckegods.

4 § 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

¹ Prop. 2013/14:243, bet. 2014/15:CU5, rskr. 2014/15:21.

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.

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 § 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.

61 § 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 kändens 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.

14 kap.

1 § Detta kapitel är tillämpligt på avtal om hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*,

avlastare: den som avlämnar godset för lastning,

resebefraktning: befraktning där frakten ska beräknas för resa,

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

tidsbefraktning: befraktning där frakten ska beräknas för tid,
delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller än en full last när certeparti används.

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 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.

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. 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 §.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

På regeringens vägnar

MORGAN JOHANSSON

Jonas Pontén
(Justitiedepartementet)

