

- [Hoppa över navigering, hoppa direkt till innehållet.](#)
- [Gå direkt till sök](#)
- [Kontaktinformation för svarservice](#)
- [Gå direkt till tyck till](#)

[Sveriges riksdag](#)



- [Press](#)
- [Lärare](#)
- [Biblioteket](#)
- [Ordbok](#)
- [Lättläst](#)
- [Teckenspråk](#)
- Other languages

Välj

Sök

- [Start](#)
- [Debatter & beslut](#)
- [Ledamöter & partier](#)
- [Utskotten & EU-nämnden](#)
- [Dokument & lagar](#)
- [Så funkar riksdagen](#)
  
- Du är här:
- [Startsidan](#) /
- [Dokument & lagar](#) /
- [Lagar](#) /
- [Svensk författningssamling](#) /  
[Sjölag \(1994:1009\)](#)
  
- [Lagar](#)
  - [Svensk författningssamling](#)
- [Förslag](#)
- [Utskotten och EU-nämnden](#)
- [Frågor och anmälningar](#)
- [Utredningar](#)
- [Kammaren](#)
- [EU](#)

## Svensk författningssamling 1994:1009

Det kan förekomma fel i författningstexterna, och bilagor kan saknas. Kontrollera därför alltid mot den tryckta versionen.

### Sjölag (1994:1009)

- [Lyssna](#)
- [Dela](#)
- [Skriv ut](#)

[Stäng](#)

Genom att använda Lyssna samtycker du till att cookies används. Inga personuppgifter sparas. [Mer om cookies.](#)

## [Stäng](#)

- [E-post](#)
- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [LinkedIn](#)

## Eller kopiera länken

SFS nr: 1994:1009

Departement/myndighet: Justitiedepartementet L3

Utfärdad: 1994-06-09

Ändrad: t.o.m. SFS 2013:543

Ändringsregister: [SFSR \(Lagrummet\)](#)

Källa: Regeringskansliet / Lagrummet

---

## Innehåll

- [1 kap. Om fartyg](#)
  - [2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning](#)
  - [3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt](#)
  - [4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden](#)
  - [5 kap. Om partrederi](#)
  - [6 kap. Om befälhavare](#)
  - [7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och](#)
  - [8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning](#)
  - [9 kap. Om ansvarsbegränsning](#)
  - [10 kap.](#)
  - [12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål](#)
  - [13 kap. Om styckegodstransport](#)
  - [14 kap. Om befraktning av fartyg](#)
  - [15 kap. Om befordran av passagerare och resgods](#)
  - [16 kap. Om bärgning](#)
  - [17 kap. Om haveri](#)
  - [18 kap. Om dagböcker, bevarande av bevis, sjöförklaring, annan](#)
  - [19 kap. Om preskription av vissa fordringar](#)
  - [20 kap. Straffbestämmelser](#)
  - [21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål, m.m.](#)
  - [22 kap. Särskilda bestämmelser](#)
  - [Övergångsbestämmelser](#)
- 

## Avdelning I Fartyg

### 1 kap. Om fartyg

#### Nationalitet

1 § Ett fartyg skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer.

Följande fartyg skall dock inte anses som svenska och inte vara berättigade att föra svensk flagg, om de är införda i ett offentligt fartygsregister i något annat land än Sverige inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet:

1. fartyg som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i det registerförande landet, om fartygets drift leds och kontrolleras därifrån,

2. fartyg som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om fartyget  
- vanligen finns i det registerförande landet, och  
- till mer än hälften ägs av fysiska personer som vistas i det registerförande landet och som antingen är medborgare i det landet eller vistas där med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska gemenskaperna eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. *Lag (1997:266).*

**1 a §** I andra fall än som avses i 1 § skall ett fartyg anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartyget är infört i ett sådant fartygsregistrets skepps- eller båtdel som avses i 2 §. *Lag (2001:384).*

**1 b §** Regeringen eller efter regeringens bemyndigande Sjöfartsverket får medge att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § skall anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande får lämnas bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får därvid bestämma vad som skall iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling. *Lag (1997:266).*

## Fartygsregistret

**2 §** Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) skall med hjälp av automatiserad behandling föra ett register, benämnt fartygsregistret, där informationen skall vara uppdelad i

1. en skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp,
2. en båtdel som innehåller uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige. *Lag (2001:384).*

**2 a §** Fartygsregistret ska ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen meddelar föreskrifter om fartygsregistrets innehåll och närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för registrering och om expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd. *Lag (2010:1551).*

## Tillbehör till fartyg

**3 §** Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk för fartyget ägnad utrustning samt sådana reservdelar som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse.

Utrustning för radiosamband eller navigering räknas dock inte som tillbehör, om den tillhör någon annan än fartygsägaren eller om någon annan än fartygsägaren har rätt till utrustningen på grund av äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa med sådant förbehåll.

**4 §** Bestämmelserna i 3 § skall också tillämpas i fråga om fartyg under byggnad. Därvid anses ett registrerat skeppsbygge vara försett även med material, maskineri och annan utrustning som finns på tillverkarens område och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd att införlivas med skeppet.

**5 §** Rätt till tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad får inte göras gällande särskilt. Detta gäller även i förhållande till fartygets eller byggets ägare.

Överlåtelse av utrustning som utgör tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad gäller inte i något fall mot tredje man förrän utrustningen har skilts från fartyget eller bygget så att detta inte längre kan anses vara försett med utrustningen.

## Identifiering

**6 §** Ett skepp som förs in i fartygsregistrets skeppsdel skall ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Det skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel och får inte göra intrång i ett särpräglad namnskick, som används av en annan skeppsägare.

Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn som uppfyller kraven i första stycket. I föreläggandet får vite sättas ut.

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det. *Lag (2001:384)*.

**7 §** Ett svenskt fartyg skall ha en hemort i Sverige. Ägaren bestämmer hemorten.

Om en hemort inte har anmälts till registermyndigheten, anses fartygets hemort vara den ort i Sverige där ägaren har sitt hemvist, eller Stockholm, om han saknar hemvist här eller fartyget ägs av flera.

**8 §** Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets skepps- eller båtadel skall ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering skall såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning. *Lag (2001:384)*.

## Sjövärdighet m.m.

**9 §** Ett fartyg skall, när det hålls i drift, vara sjövärdigt, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras.

Om säkerheten på fartyg finns särskilda bestämmelser.

**10 §** Ett fartyg som skadats skall anses vara icke iståndsättligt inte bara när det är omöjligt att sätta fartyget i stånd eller, om en sådan åtgärd måste vidtas på annan ort, fartyget inte kan föras dit, utan även när fartyget inte är värt att sättas i stånd.

På begäran av ägaren skall ett fartyg som inte kan sättas i stånd säljas såsom efter utmätning för fordran med bästa rätt.

Bestämmelser om besiktning för att fastställa om ett fartyg skall anses kunna sättas i stånd finns i 18 kap.

## 2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning

### Registrering

**1 §** Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel.

Följande andra skepp ska föras in i fartygsregistrets skeppsdel, om ägaren begär det:

1. skepp som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i Sverige, om

– skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

– skeppet till hälften eller mer ägs av fysiska personer som är medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av juridiska personer som har bildats enligt lagstiftningen i ett sådant land och som har sitt

säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom samarbetsområdet,  
2. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om skeppet

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som används uteslutande för statsändamål inte ska vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

Ett skepp som är under byggnad i Sverige får föras in i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel. Registrering får ske även innan bygget har påbörjats, förutsatt att det kan identifieras genom byggnadsnummer, ritning eller på annat betryggande sätt.

Ett skepp ska registreras under sin igenkänningssignal. Ett skeppsbygge ska registreras under signalbokstäver. Dessa ska tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal om skeppet förs in i fartygsregistrets skeppsdel. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras. *Lag (2012:353)*.

**2 §** Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp som är registreringspliktigt i hans hand men inte infört i fartygsregistrets skeppsdel skall inom en månad från förvärvet anmäla skeppet för registrering. Om skeppet har förvärvats under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som skall jämföras med ett sådant förbehåll, skall anmälan göras inom en månad från det att villkoret upphörde att gälla. Om skeppet har blivit registreringspliktigt efter förvärvet, skall det anmälas inom en månad från det att registreringsplikten uppkom.

Ägaren av ett skepp som är svenskt och under byggnad skall anmäla skeppet för registrering i fartygsregistrets skeppsdel inom sex månader från det att skeppet blivit sjösatt, om det är registreringspliktigt. Registermyndigheten kan medge uppskov om det finns särskilda skäl.

Ett skeppsbygge anmäls för registrering av ägaren. *Lag (2001:384)*.

## Inskrivning

**3 §** Förvärv av skepp eller skeppsbygge skrivs in på grundval av registrering enligt 1 §. Inskrivning och därmed sammanhängande införing i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel skall föras över till fartygsregistrets skeppsdel om bygget förs över dit som skepp.

Bestämmelserna i första stycket samt i 4 § och 8--28 §§ om skepp eller skeppsbyggen skall också tillämpas på andelar i sådan egendom. *Lag (2001:384)*.

**4 §** Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge skall inom den tid som anges i 2 § första stycket söka inskrivning av sin rätt. Ett registrerat skepp som inte är registreringspliktigt och ett skeppsbygge kan dock i stället anmälas för avregistrering enligt 6 §. Den som anmäler skepp för registrering anses också söka inskrivning av sin rätt.

Ett dödsbo är inte skyldigt att söka inskrivning av sin rätt till ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge, som har tillhört den avlidne, i annat fall än när boet överlåter egendomen. Sådan inskrivning skall sökas inom en månad från överlåtelsen eller, om bouppteckningen då inte har registrerats, från registreringen av denna. En make som har tillskiftats ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge vid bodelning är skyldig att söka inskrivning av sin rätt endast om egendomen tidigare tillhörde den andra maken.

Den som har förvärvat ett skepp eller skeppsbygge under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämföras med ett sådant förbehåll har rätt till inskrivning av sin villkorliga äganderätt. Om förvärvaren förlorar sin rätt till egendomen på grund av att villkoret görs gällande, skall inskrivningen avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.

Övergår i fall som avses i tredje stycket förvärvarens eller överlåtarens rätt till någon annan, skall vad som sägs där

och vad som i övrigt föreskrivs i detta kapitel om inskrivning av förvärv och verkan därav tillämpas. *Lag (1997:266)*.

**5 §** Genom inskrivning i fartygsregistrets skeppsdel kan ett skeppsnamn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel på ansökan förbehållas den som har behov av det. Om flera söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn på samma inskrivningsdag och namnen inte tydligt skiljer sig från varandra, skall registermyndigheten besluta om företräde efter vad som är skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret när ett skepp har registrerats med det namnet. Detta gäller också om den som har beviljats inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet inte inom fem år har tagits i bruk för ett registrerat skepp. *Lag (2001:384)*.

## Avregistrering

**6 §** Ett registrerat skepp skall avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
3. inte längre är registreringspliktigt,
4. registrerats enligt 1 § andra stycket 1 eller 2 och förutsättningarna som anges där inte längre är uppfyllda eller ägaren begär avregistrering, eller
5. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skeppsbygge skall avregistreras om det som skepp förs över till fartygsregistrets skeppsdel eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 5 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen skall ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige. Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs. *Lag (2001:384)*.

**7 §** Om ett skepp ska avregistreras enligt 6 § första stycket 3, får skeppet ändå inte avföras ur fartygsregistrets skeppsdel, om

1. skeppet ägs av flera,
2. delägare har lösningsrätt enligt 5 kap. 13 eller 16 §, och
3. en lösen skulle medföra att skeppet kan registreras i fartygsregistrets skeppsdel.

Om lösen sker i ett sådant fall, ska skeppet inte avföras ur fartygsregistrets skeppsdel. I stället ska det förvärv skrivas in som föranlett anmälan för avregistrering. Om lösningsrätten förfaller, ska skeppet avföras ur fartygsregistrets skeppsdel.

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som ska avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

Ett skeppsbygge får avregistreras för att föras över till fartygsregistrets skeppsdel utan samtycke enligt tredje stycket. För avregistrering av ett skepp enligt 6 § första stycket 5 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborgenär som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten underrättat borgenären om avregistreringsgrunden. *Lag (2012:353)*.

## Verkan av registrering och inskrivning

**8 §** Trots att registrering eller inskrivning har skett får prövas om den registrerade egendomen är av det slag som förutsätts för åtgärden.

Fråga om ett förvärv, som ligger till grund för inskrivning eller avregistrering, är ogiltigt eller inte kan göras gällande eller om inskrivningen eller avregistreringen av annat skäl kränker någons rätt, får prövas trots att åtgärden

vidtagits.

**9 §** Om ett skepp eller skeppsbygge har överlåtits och inskrivning har sökts för förvärvet, får egendomen efter utgången av den inskrivningsdag då ansöknings gjordes inte tas i anspråk för en annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen.

**10 §** Om ett skepp eller skeppsbygge har förvärvats genom överlåtelse från någon som inte var rätt ägare, skall förvärvet ändå gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när egendomen överläts och förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren inte var rätt ägare. Detsamma gäller förvärv genom överlåtelse från någon som var rätt ägare men som på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelsen.

Godtrosförvärv inträder dock inte, om det på samma inskrivningsdag som inskrivning söks för förvärvet tas upp ett ärende om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet, varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror, eller om anteckning i registret, att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till egendomen.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns särskilda bestämmelser.

**11 §** Talan om bättre rätt till ett skepp eller skeppsbygge kan med laga verkan riktas mot den som senast beviljats eller sökt inskrivning för sitt förvärv, även om denne före talans väckande överlåtitt egendomen till någon annan. Den till vilken överlåtelsen skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket skall också tillämpas när någon vill söka betalning ur skepp eller skeppsbygge för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen. Om en tvist som rör äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar skeppet eller bygget med äganderättsanspråk.

**12 §** Den rättsverkan som en sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ består även efter avregistrering.

Den rättsverkan som en ansökan om inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ förfaller om ansöknings avslås.

Bestämmelserna i 9--11 §§ och i denna paragraf om rättsverkan av en inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv.

**13 §** Införing i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro om en omständighet som införingen avser. Detta gäller dock inte i fall som avses i 3 kap. 10 §. *Lag (2001:384)*.

**14 §** Om äganderätt till ett fartyg, som är registrerat i en främmande stat, eller till ett fartyg under byggnad i en främmande stat har skrivits in i register i den främmande staten i enlighet med dess lag, skall äganderätten gälla i Sverige med den verkan som inskrivningen medför enligt lagen i den främmande staten.

## **Registrerings- och inskrivningsförfarandet**

**15 §** Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. in-teckning i skepp eller skeppsbygge,
4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och
5. annan införing i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommarafton, julafton och nyårsafton. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om registrerings- och

inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerat skeppsbygge att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring. *Lag (2001:384)*.

**15 a §** Vid behandlingen hos registermyndigheten av registerärenden tillämpas inte bestämmelserna i 10 § andra stycket, 27 och 28 §§ förvaltningslagen (1986:223). Av 37 a och 37 b §§ lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter framgår att inskrivningsmyndigheten skall ompröva beslut om stämpelskatt i vissa fall. *Lag (2005:155)*.

**16 §** Hos registermyndigheten skall det föras dagbok över registerärendena. Handlingarna i sådana ärenden skall föras samman i akter.

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, skall anteckning om detta göras i dagboken eller i akten. I dagboken eller i akten skall även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte skall föras in i registret.

Vite som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av myndigheten.

**17 §** Ett beslut, som innebär att en anmälan eller en ansökan i ett registerärende bifalls, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet skjuts upp, skall föras in i registret. Innebär beslutet att anmälan eller ansökan inte bifalls, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller i akten.

Ett beslut som skall föras in i registret meddelas genom en sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

**18 §** Om ett beslut i ett registerärende har gått emot sökanden eller någon annan som har hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. En underrättelse om att ett förvärv har skrivits in skall alltid lämnas till den som dessförinnan senast var inskriven som ägare.

I underrättelsen skall anges de skäl för beslutet som har antecknats i dagboken eller i akten och vad den som vill överklaga beslutet skall göra.

**19 §** Ett beslut av registermyndigheten i ett registerärende får överklagas till Stockholms tingsrätt av den som beslutet rör, om det har gått honom eller henne emot. Ett beslut som inte är slutligt får överklagas endast i de fall som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid överklagande tillämpas lagen om domstolsärenden, om inte annat följer av denna lag.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

Om ett registerärende enligt beslut av högre rätt skall tas upp till ny handläggning av registermyndigheten, skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit till myndigheten. *Lag (2001:384)*.

**19 a §** Den som vill överklaga ett beslut av registermyndigheten skall göra det skriftligen. Skrivelsen skall ges in till registermyndigheten.

Om överklagandet avser ett slutligt beslut, skall skrivelsen ha kommit in till registermyndigheten inom tre veckor från den dag en underrättelse eller ett bevis om beslutet hölls tillgängligt för sökanden. Skrivelsen får dock alltid ges in inom fyra veckor från den inskrivningsdag då beslutet meddelades.

I fråga om klagotid för överklagande av sådant beslut som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden tillämpas bestämmelserna i 38 § första och andra styckena samma lag. *Lag (2001:384)*.

**19 b §** Om det överklagade beslutet har antecknats i fartygsregistret, skall uppgift om överklagandet föras in i registret. När det finns ett lagakraftvunnet beslut med anledning av överklagandet, skall beslutets innehåll antecknas i registret. *Lag (2001:384)*.

**20 §** En anmälan eller en ansökan i registerärenden skall göras skriftligen om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling visas upp.

Fullgörs inte inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, skall registermyndigheten förelägga den som underlåtit detta att fullgöra sin skyldighet. I föreläggandet får vite sättas ut. Om det beträffande registrerat skepp eller skeppsbygge finns anledning till avregistrering enligt 6 §, får registermyndigheten självmant vidta åtgärder för avregistrering.

Om bifall till ansökan om inskrivning av förvärv är beroende av att föregående ägare gör en registreringsanmälan eller en inskrivningsansökan, får förvärvaren göra en sådan anmälan eller ansökan på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de behövliga handlingar som han har. Vad som nu sagts om inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av ett förvärv.

**21 §** Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende inte omedelbart bör avslås enligt denna lag, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även någon annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggandet får vite sättas ut. Följer sökanden inte föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett registerärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan gjordes.

**22 §** Om det kan antas att ett förvärv som åberopas i ett registerärende är ogiltigt eller på annan grund inte kan göras gällande eller att en åtgärd som en anmälan eller ansökan avser på annat sätt skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt berörs ges tillfälle att yttra sig. Detta gäller också om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.

Om ett förvärv som åberopas i ett registerärende grundas på testamente, dom eller förrättning som ännu inte vunnit laga kraft, eller om det pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av den egendom som ärendet angår eller om bättre rätt till denna, skall ärendet skjutas upp till dess saken slutligt avgjorts.

Är i annat fall sökandens rätt tvistig, kan han föreläggas att inom en viss tid väcka talan vid domstol. Om han inte gör det, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

**23 §** En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom skall avslås om

1. bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits,
2. egendomen inte kan registreras enligt 1 §,
3. sökanden inte styrker sitt förvärv,
4. fångesmannens rätt inte är inskriven i registret fastän den hade kunnat skrivas in där och sökandens förvärv inte grundas på exekutiv försäljning,
5. den åberopade överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,
6. egendomen av överlåtaren tidigare har överlåtit till någon annan och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning söks samma inskrivningsdag för det tidigare förvärvet,
7. egendomen har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,
8. egendomen har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,
9. förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller
10. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

Första stycket 5--7 utgör inte hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv.

**24 §** En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv skall bestämmelserna i 23 § första stycket 4--10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn skall skrivas in i eller avföras ur fartygsregistrets skeppsdel skall avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §. *Lag (2001:384)*.

**25 §** Om ett utländskt skepp har blivit svenskt eller begärts registrerat här, får det föras in i fartygsregistrets skeppsdel endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands skall det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

Om ett skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag då den förs in i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen. *Lag (2001:384)*.

**26 §** Om det är nödvändigt för samordningen med en utländsk registermyndighets beslut, får registrering eller avregistrering ske trots att det utländska beslutet meddelas eller bevisning om detta lämnas först efter inskrivningsdagens utgång, förutsatt att detta görs samma kalenderdag.

**27 §** Om registermyndigheten vid inskrivning av ett förvärv av ett skepp eller skeppsbygge eller rätt till sådan egendom finner att förvärvet beror av villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall även villkoret skrivas in.

Om registermyndigheten vid inskrivningen eller därefter finner att förvärvet är förenat med annat villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta egendomen eller att söka in-teckning eller upplåta panträtt i den eller att förvärvarens behörighet i ett sådant avseende är inskränkt genom någon annans rätt att nyttja egendomen på grund av testamente, skall detta antecknas i registret.

**28 §** I fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel skall antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,
2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,
3. ägare av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,
4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp skall säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,
5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har förfallit av annan anledning,
6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § skall avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §, eller
7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands.

Är det i en annan författning föreskrivet att ett visst förhållande skall antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel, skall detta gälla.

En anteckning i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel skall föras över till fartygsregistrets skeppsdel, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse. *Lag*

(2001:384).

**29 §** Om registermyndigheten finner att en införing i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, skall införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i nämnda registerdelar till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Innan rättelse sker, skall registermyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Även den myndighet som avses i 22 kap. 6 § skall ges tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas, om det är uppenbart obehövt.

Beslut om rättelse skall meddelas genom införing i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel. Skälen för beslutet skall antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall krävas tillbaka, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1998:204) i fråga om personuppgifter i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel. *Lag (2001:384).*

### **3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt**

#### **SKEPPSHYPOTEK**

##### **Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning**

**1 §** Ägaren av ett registrerat skepp eller skeppsbygge som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för en fordran, har rätt att i den ordning som anges i detta kapitel hos registermyndigheten få inskrivning i egendomen av ett visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i särskilda dragningsrätter (SDR). Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

Inteckning kan inte beviljas i en andel av ett skepp eller skeppsbygge och inte heller i flera skepp eller byggen gemensamt.

**2 §** Panträtt upplåts genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha sökt inskrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för fordringen.

Bestämmelser om ägarens rätt när ett pantbrev inte alls eller endast delvis har utnyttjats för pantsättning (ägarhypotek) finns i 11 §.

**3 §** Panträtt som har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge omfattar även ersättning som på grund av försäkring eller av annan anledning utgår för skada på egendomen.

##### **Innebörden av panträtt**

**4 §** När en myndighet vid utsökning eller i något annat fall fördelar medel mellan rättsägare i ett skepp eller skeppsbygge har en borgenär rätt att för en fordran som är förenad med panträtt i egendomen, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. I den mån detta inte räcker får borgenären betalning ur medlen genom ett tillägg. Detta får inte överstiga femton procent av pantbrevets belopp jämte räntan på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel som av något annat skäl skall fördelas sattes ned. Räntan beräknas för år enligt en räntefot som motsvarar den av Riksbanken fastställda, vid varje tid gällande referensräntan enligt 9 § räntelagen (1975:635) ökad med fyra procentenheter. Förändringar i referensräntan som inträffar efter upprättandet av en sakägarförteckning skall inte beaktas.

Om flera pantbrev har överlämnats som pant för en fordran och inteckningarna har samma företrädesrätt eller gäller omedelbart efter varandra, skall bestämmelserna i första stycket om pantbrevets belopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.

En borgenärs rätt till betalning omfattar inte tillägget, om pantbrevet har utmätts på ansökan av borgenären eller om pantbrevet är pantförskrivet till borgenären i andra hand. *Lag (2002:357)*.

**5 §** En borgenär har rätt att få betalning enligt 4 § även om fordringen har preskriberats eller inte blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.

**6 §** Om ett skepp eller skeppsbygge försämras till följd av vanvård eller sjöolycka eller av någon annan jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen inte är förfallen till betalning. Detta gäller också om skeppet eller bygget skall avregistreras enligt 2 kap. 6 § utom när bygget skall föras över till fartygsregistrets skeppsdel som skepp. *Lag (2001:384)*.

### **Panträttsupplåtelse i vissa fall**

**7 §** Frångår ett skepp eller skeppsbygge innehavaren efter klander, är en upplåtelse av panträtt som skett efter det att egendomen kom ur rätte ägarens hand utan verkan, om inte annat följer av 9 §. Detta gäller också om förvärv av ett skepp eller skeppsbygge återgår som ogiltigt.

**8 §** Upplåts panträtt i ett skepp eller skeppsbygge i strid med en mot upplåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen är upplåtelsen utan verkan, om inte annat följer av 9 §.

**9 §** Om panträtt har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge av någon som inte var rätt ägare, skall upplåtelsen ändå gälla, om upplåtarens åtkomst var eller därefter på ansökan före upplåtelsen, blev inskriven och borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till någon annan, denne vid sitt förvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren inte var rätt ägare. Detta gäller också i fråga om panträttsförvärv genom upplåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom upplåtelsen.

**10 §** Om panträtt har upplåtits till säkerhet för en fordran som ännu inte har uppkommit och om upplåtaren vid överlämnandet av pantbrevet var behörig att upplåta panträtten eller om förhållandena då var sådana som anges i 9 §, gäller panträtten till säkerhet för fordringen även om upplåtaren när fordringen uppkommer inte längre är ägare med rätt att förfoga över egendomen genom panträttsupplåtelse. Detta gäller dock inte, om borgenären före fordringens uppkomst har fått kännedom om att upplåtaren inte hade rätt att upplåta panträtt.

Vad som sägs i första stycket gäller även när ett pantbrev utgör säkerhet för en fordran och fordringen därefter byts ut mot en annan fordran utan några andra ändringar än sådana som normalt förekommer vid fordringsutbyten av det slag som det är fråga om.

### **Innebörden av ägarhypotek**

**11 §** Om ett pantbrev inte har överlämnats som pant för en fordran, är skeppets eller skeppsbyggets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 4 § med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag få tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har ett pantbrev överlämnats som pant för en fordran men understiger fordringen pantbrevets belopp, är skeppets eller byggets ägare berättigad att ur medlen få skillnaden.

### **Företräde mellan inteckningar**

**12 §** En inteckning ger företräde i förhållande till en annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna söks. Inteckningar som söks på samma inskrivningsdag ger lika rätt.

**13 §** Om möjlighet att bestämma företrädet mellan flera inteckningar som söks på samma inskrivningsdag på annat sätt än som angetts i 12 § samt om ändring i företrädesordningen genom nedsättning finns bestämmelser i 27 och 30 §§.

**14 §** Det företräde som en inteckning har i ett skeppsbygge består vid överföring till fartygsregistrets skeppsdel. *Lag*

(2001:384).

**15 §** Om förmånsrätt som följer med en inteckning finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

### **Vissa bestämmelser om giltigheten av inteckningar och pantbrev**

**16 §** Om ett skepp skall avregistreras som förolyckat, upphugget eller annars förstört eller som försvunnet eller övergivet till sjöss, förfaller en inteckning i skeppet när tio år har förflutit från den dag anteckning gjordes enligt 2 kap. 28 § första stycket 6. En inteckning kan dock förnyas att gälla i ytterligare tio år om det medan inteckningen ännu gäller begärs av borgenären eller skeppsägaren och kan även därefter förnyas i samma ordning för tio år åt gången.

**17 §** Om ett skepp eller skeppsbygge säljs exekutivt i Sverige är en inteckning i detta, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats, utan verkan till det belopp som inte tillåtits inestå i egendomen med anledning av att inteckningsborgenärens fordran räknats av på köpeskillingen.

Exekutiv försäljning i främmande stat av ett intecknat skepp eller skeppsbygge skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om egendomen fanns inom den statens jurisdiktionsområde och försäljningen verkställdes i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

**18 §** Om en inteckning blir helt eller delvis utan verkan är pantbrevet utan verkan i motsvarande mån.

Dödning av förkommet pantbrev medför inte att inteckningen blir utan verkan.

### **Främmande hypotek**

**19 §** En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett utländskt fartyg gäller även i Sverige under förutsättning att

1. rättigheten upplåtits och skrivits in i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat,
2. registret och de handlingar som skall förvaras i anslutning till detta enligt lagen i registreringsstaten är offentliga och såväl utdrag av registret som avskrift av handlingarna kan fås från registret, och
3. registret eller i anslutning till detta förvarade handlingar innehåller uppgift om rättighetshavarens namn och adress eller om att rättigheten upplåtits till förmån för ett pantbrevs eller en motsvarande handlingar innehavare samt uppgift om det belopp rättigheten avser och om datum och övriga omständigheter som enligt lagen i registreringsstaten bestämmer rättighetens företrädare i förhållande till andra rättigheter.

**20 §** En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett fartyg under byggnad i främmande stat gäller även i Sverige under förutsättning att inskrivning skett i den främmande staten i enlighet med dess lag.

**21 §** En rättighet i fartyg eller fartygsbygge som enligt 19 eller 20 § gäller i Sverige medför här det företrädare i förhållande till en annan inskriven rättighet och, om det är förenligt med 51 och 52 §§, i övrigt den verkan i förhållande till tredje man som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utförs.

### **Inteckningsförfarandet**

**22 §** I inteckningsärenden anses som ägare av skeppet eller skeppsbygget den för vars förvärv inskrivning senast är sökt.

**23 §** En ansökan om inteckning skall göras skriftligen av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den skall innehålla uppgift om det skepp eller det bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen skall lyda.

En begäran om inteckningsförnyelse skall göras skriftligen av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet skall ges in om det inte är skeppsägaren som begär förnyelsen.

**24 §** En ansökan om inteckning skall avslås om

1. bestämmelserna i 23 § första stycket inte har iakttagits,

2. ansökan strider mot 1 §,
3. ansökan strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som har förts in i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel eller förs in i det samma inskrivningsdag som inteckningen söks, och ansökan inte medgetts av den till vars förmån inskränkningen gäller,
4. skeppet eller skeppsbygget skall avregistreras,
5. sökanden eller, om skeppet eller bygget ägs av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försätts i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen söks och det inte visas att skeppet, bygget eller andelen inte hör till konkursboet,
6. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga om kvarstad ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller
7. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

Om ett ärende som rör inskrivning av sökandens förvärv har skjutits upp, skall behandlingen av inteckningsansökan skjutas upp på motsvarande sätt. *Lag (2001:384)*.

**25 §** Om det inte finns något hinder enligt 24 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

**26 §** En begäran om inteckningsförnyelse skall avslås om 23 § andra stycket inte har iakttagits.

**27 §** En inteckning som skulle medföra lika företrädesrätt som en annan inteckning skall vid inskrivningen förklaras gälla efter den andra inteckningen, om sökanden begär det. En inteckning som sätts efter en annan skall gälla efter en inteckning med lika rätt som eller med bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

**28 §** Ett pantbrev får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare bytas ut mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid pantbrevens inbördes företrädesrätt bestämmas. Härvid skall 27 § andra meningen tillämpas.

**29 §** Inteckningar som gäller i samma myntslag och har inbördes lika rätt eller gäller omedelbart efter varandra får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare föras samman till en inteckning (sammanföring). Denna inteckning skall gälla med den förmånsrätt som tillkommer den av de i sammanföringen ingående inteckningarna som har sämsta rätt.

En inteckning som avses i första stycket skall förklaras gälla för ett lägre belopp än det som de sammanförda inteckningarna sammanlagt uppgår till, om sökanden begär det och pantbrevets innehavare medger det.

**30 §** En inteckning får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare sättas ned efter en annan inteckning (nedsättning). En inteckning som sätts ned efter en annan gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

**31 §** På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får en inteckning dödas (dödning).

Bestämmelser om dödning av inteckning när pantbrevet har förkommit finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

**32 §** När en innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som avses i 28--31 §§ skall pantbrevet ges in.

**33 §** På ansökan av ett pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel. Är någon annan antecknad som innehavare skall registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att visa upp detta.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, skall anteckningen avföras.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev skall utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, skall skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare. *Lag (2001:384)*.

**34 §** Om en inteckning har förfallit enligt 16 §, skall det antecknas i fartygsregistret skeppsdel.

I registret skall anteckning göras om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning. *Lag (2001:384)*.

**35 §** Om ett skeppsbygge avförs ur fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel och i stället förs in i fartygsregistrets skeppsdel som skepp, skall en inteckning som gäller i bygget och en införelse som rör inteckningen föras över till fartygsregistrets skeppsdel. *Lag (2001:384)*.

## **SJÖPANTRÄTT**

### **Sjöpanträtt i fartyg**

**36 § /Upphör att gälla U:den dag regeringen bestämmer/** Sjöpanträtt i fartyg gäller till säkerhet för en sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som avser

1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller någon annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift,
3. ersättning med anledning av personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift,
4. ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen inte kan grundas på avtal, och
5. bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Första stycket 3 och 4 gäller inte i fråga om en fordran på ersättning för atomskada.

Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot sådan fartygets ägare som inte är redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

**36 § /Träder i kraft I:den dag regeringen bestämmer/** Sjöpanträtt i fartyg gäller till säkerhet för en sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som avser

1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller någon annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift,
3. ersättning med anledning av personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift,
4. ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen inte kan grundas på avtal, och
5. bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Första stycket 3 och 4 gäller inte i fråga om en fordran på ersättning för radiologisk skada.

Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot sådan fartygets ägare som inte är redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe. *Lag (2010:976)*.

**37 §** Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 36 § första stycket har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. En fordran som avses i 5 har dock företräde framför en fordran som avses i 1--4 och som har uppkommit tidigare.

Fordringar under samma punkt har inbördes lika rätt om inte annat följer av andra stycket. En fordran som avses i 5 går dock före en annan sådan fordran som har uppkommit tidigare.

**38 §** Utom i fall som avses i 41 § häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt även om fartyget

övergår till en ny ägare eller dess registrering ändras.

**39 §** Den som bygger, bygger om eller reparerar ett fartyg åt någon annan får hålla kvar egendomen till säkerhet för sin fordran på köpeskillingen eller annan ersättning.

I fråga om rätt att i vissa fall sälja egendomen, att ta ut fordringen ur köpeskillingen och att bortskaffa egendomen finns bestämmelser i lagen (1985:982) om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats. Dessa bestämmelser skall tillämpas även på övriga fall som avses i första stycket.

Om förmånsrätt som följer med rätten att hålla kvar egendomen finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

**40 §** Sjöpanträtt i fartyg upphör när ett år har förflutit från det att fordringen uppkom, om inte före utgången av denna tid kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av fartyget, blivit säkerställd. Preskriptionstiden får inte förlängas eller avbrytas men skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när ett fartyg skall säljas exekutivt under konkurs eller enligt 1 kap. 10 § andra stycket, om försäljning har begärts och fartyget har tagits ur drift.

För en fordran som är förenad med sjöpanträtt i ett fartyg får domstol besluta om kvarstad på fartyget enligt 15 kap. 1 § rättegångsbalken även om det inte finns risk för att motparten undandrar sig att betala skulden.

**41 §** Om ett fartyg säljs exekutivt i Sverige, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom. En fordran som är förenad med sjöpanträtt får därvid bevakas till fullt belopp trots bestämmelserna i 9 kap. om ansvarsbegränsning men ger inte utdelning över det belopp som högst skall betalas enligt dessa bestämmelser.

En exekutiv försäljning av fartyg i en främmande stat skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om fartyget fanns inom den statens jurisdiktionsområde samt försäljningen har verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

**42 §** Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts.

## **Sjöpanträtt i last**

**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 lastägares fordran på ersättning för gods som sålts för någon annan lastägares 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.

**44 §** Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 43 § har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. Fordringar under samma punkt har inbördes lika rätt. En fordran som avses i 1 eller 2 går dock före en fordran under samma punkt som härrör av en annan händelse och som har uppkommit tidigare.

**45 §** Utlämnas gods som utgör säkerhet för en fordran eller säljs gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträtten i godset.

Om gods säljs exekutivt upphör sjöpanträtten i godset sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Den som utan borgenärens tillstånd har lämnat ut gods som enligt vad han insett eller bort inse utgjorde säkerhet för en fordran, svarar för vad som till följd av detta inte kan ersättas ur godset. Sådan ansvarighet har även mottagaren, för en fordran för vilken han annars inte skulle svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.

**46 §** Sjöpanträtt i inlastat gods upphör när ett år har förflutit från det att fordringen uppkom, om inte före utgången av denna tid antingen talan väckts i laga ordning eller kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av godset, blivit säkerställd. Preskriptionstiden skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att godset beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Om en fordran har kommit under behandling av dispaschör, anses att talan om fordringen har blivit väckt.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när gods skall säljas exekutivt under konkurs, om försäljning har begärts och godset har tagits om hand, förseglats eller märkts av kronofogdemyndigheten.

### **Gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt**

**47 §** Om en borgenär har sjöpanträtt i flera panter, utgör varje pant säkerhet för fordringens hela belopp.

Får borgenären betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för panträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. I pantägarens ställe och med företrädare framför honom inträder den borgenär, för vars fordran panten utgjorde säkerhet särskilt, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav inte räcker till betalning av hans fordran.

**48 §** Sjöpanträtt består även om fordringen överläts eller tas i anspråk genom utmätning eller på annat sätt övergår till någon annan. *Lag (1995:314)*.

**49 §** Sjöpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning utgår för skada på fartyg eller last.

Rätt till betalning som är förenad med retentionsrätt enligt 39 § får göras gällande i ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning utgår för skada på det fartyg eller det fartygsbygge som är föremål för retentionsrätten.

**50 §** Talan om betalning ur fartyg eller last för en fordran som är förenad med sjöpanträtt får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Vad gäller last får sådan talan dock inte väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare eller den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

**51 §** När en sådan sjöpanträtt eller retentionsrätt i fartyg som avses i detta kapitel åberopas inför svensk myndighet skall svensk lag tillämpas.

Om en annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet i fartyg åberopas, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten skall dock stå tillbaka för sjöpanträtt eller retentionsrätt enligt detta kapitel eller hypotek som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Rättigheten får i övrigt inte medföra bättre rätt än den rättighet enligt detta kapitel som den närmast motsvarar.

**52 §** Bestämmelserna i 51 § skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts. För tiden innan dess gäller lagen i den stat där fartyget byggs.

## **4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden**

1 § /Upphör att gälla U:den dag regeringen bestämmer/ Bestämmelserna i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat

eller kommun.

Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets skeppsdel eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.

I lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa fartyg. Kvarstad får inte heller läggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten. *Lag (2001:384)*.

1 § */Träder i kraft I:den dag regeringen bestämmer/* Bestämmelserna i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets skeppsdel eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.

I lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa fartyg.

I lagen (2009:1514) om immunitet för stater och deras egendom finns bestämmelser om när kvarstad får läggas på ett fartyg som ägs eller drivs av en stat.

Kvarstad får inte läggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten. *Lag (2009:1515)*.

2 § Vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt detta kapitel, om något annat inte föreskrivs i kapitlet.

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,
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.

4 § Kvarstad får läggas på det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om en sjöfordran grundar sig på någon omständighet som avses i 3 § andra stycket 1--14, får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare av det fartyg som

sjöfordran hänför sig till.

Om någon annan än fartygets ägare är ansvarig för en sjöfordran enligt andra stycket, får kvarstad i stället läggas antingen på det fartyg som sjöfordran hänför sig till eller på ett annat fartyg som tillhör gäldenären.

**5 §** Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast om fartyget i Sverige kan utmätas för sjöfordran. Avser sjöfordran någon annan förpliktelse än betalningsskyldighet, skall vad som nu sagts om utmätning i stället gälla annan verkställighet än verkställighet av kvarstad på fartyget.

**6 §** Kvarstad på ett fartyg får beviljas endast en gång för en och samma sjöfordran.

Om borgen eller någon annan säkerhet för en sjöfordran har ställts till befrielse från kvarstad, får kvarstad inte beviljas för samma sjöfordran. Kvarstad får dock beviljas, om borgenären visar att den ställda säkerheten har upphört att gälla eller att det annars finns särskilda skäl för kvarstad.

**7 §** Ett fartyg som är belagt med kvarstad skall hindras att avgå.

Om kvarstad har beviljats för en sjöfordran som grundar sig på sådana omständigheter som avses i 3 § andra stycket 15 eller 16, får domstolen dock

1. tillåta den som har fartyget i sin besittning att mot borgen eller annan säkerhet nyttja fartyget, eller
2. bestämma om fartygets användning på andra villkor.

**8 §** Om kvarstad på egendom som en ombordanställd fört ombord på ett fartyg finns bestämmelser i 22 kap. 1 §.

## **Avdelning II Rederi**

### **5 kap. Om partrederi**

**1 §** Ett partrederi föreligger om flera har kommit överens om att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med ett eget fartyg. Anmälan om ett partrederiavtal får göras hos registermyndigheten, som skall anteckna anmälningen i den registerdel där fartyget är infört eller, om det inte är registrerat, genast kungöra den. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet efter det att rederiavtalet har anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget om han inte har åtagit sig större ansvarighet. För tidigare uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag. I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 5 § andra stycket andra meningen den lagen.

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter gäller bestämmelserna i 2--18 §§ i den mån något annat inte har avtalats. *Lag (2001:384)*.

**2 §** För ett partrederi får en huvudredare väljas. Till huvudredare får utses

1. en fysisk person som är medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
2. en svensk juridisk person, eller
3. en juridisk person som har bildats enligt lagstiftningen i ett land inom samarbetsområdet och som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom samarbetsområdet. *Lag (1997:266)*.

**3 §** Huvudredaren är behörig att på samtliga redares vägnar företa de rättshandlingar som rederirörelsen vanligen medför, att väcka och utföra talan i sak som rör rederiet samt att i övrigt företräda redarna inför domstolar och andra myndigheter i sådan sak. Huvudredaren får inte utan medredarnas samtycke överlåta fartyget eller upplåta panträtt i det eller bortfrakta det för en längre tid än ett år.

Om en huvudredare inte är vald, kan vilken som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet.

**4 §** Huvudredaren skall på lämpligt sätt hålla redarna underrättade om rederiets verksamhet. Han skall rådgöra med dem i alla viktiga angelägenheter.

**5 §** Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid allmänt sammanträde, till vilket var och en av redarna har kallats minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under sin senast kända adress. Kallelsen skall innehålla upplysning om vad som skall behandlas på sammanträdet.

Allmänt sammanträde krävs inte för ett beslut som samtliga redare biträder eller som är så brådskande att det inte kan anstå till dess ett sådant sammanträde kan hållas.

**6 §** På en redares begäran skall protokoll föras över vad som förekommer av vikt vid ett allmänt sammanträde. En redare, som har uteblivit från ett allmänt sammanträde eller av någon annan anledning inte har deltagit i ett beslut, skall underrättas om vad som beslutats.

**7 §** Vid omröstning räknas varje redares röstetal efter hans andel i fartyget. Om något annat inte följer av tredje stycket, gäller som beslut den mening som har fått det högsta röstetalet. Vid lika röstetal gäller den mening som huvudredaren biträder. Val av huvudredare skall dock avgöras genom lottnings, om flera fått lika röstetal.

Ett beslut vid allmänt sammanträde är bindande för en redare som har uteblivit från sammanträdet.

Ett beslut, som har fattats i en annan ordning än vid ett allmänt sammanträde eller som innebär att rederiet skall upplösas, gäller endast om det biträds av redare som tillsammans äger mer än hälften i fartyget. Ett beslut, som strider mot rederiavtalet eller på något annat sätt mot rederiets ändamål och som inte avser rederiets upplösning, gäller endast om samtliga redare är eniga.

**8 §** Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom ett beslut enligt 5 och 7 §§. En huvudredare som själv äger minst hälften i fartyget kan på en medredares talan av domstol skiljas från uppdraget, om det finns giltig anledning.

**9 §** Huvudredaren svarar för att rederiets bokföring fullgörs enligt lag och annan författning. Han skall inför redarna redovisa sin förvaltning av rederiets angelägenheter. Redovisningen skall avse kalenderår och avges inom två månader efter årets utgång.

Redovisningen skall avges skriftligen till varje redare. För granskning av redovisningen har redare rätt att ta del av rederiets räkenskapshandlingar.

Om en redare vill klandra redovisningen, skall han väcka talan vid domstol inom sex månader från det att han fått del av den. En redare som försummar detta har förlorat sin rätt till klander, om inte huvudredaren har förfarit svikligt.

**10 §** Varje redare skall bidra till utgifterna för rederiets verksamhet i förhållande till sin andel i fartyget. Om en redare trots uppmaning inte betalar sitt bidrag till beslutad utgift och huvudredaren eller en annan redare lägger ut beloppet, skall den betalningsskyldige redaren betala ränta på det förskottrade beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635).

**11 §** Vinst och förlust av rederiets verksamhet fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar. Ett överskott som inte behövs för rederiets utgifter skall delas ut.

Den som enligt 10 § förskottrat bidrag för en annan har rätt att i avräkning på sin fordran lyfta utdelning som belöper på den andres andel.

**12 §** Om en andel i fartyget övergår till någon annan, skall förvärvaren eller hans fångesman genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

Om en redare har blivit medborgare i en främmande stat, skall han genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

**13 §** En redare har rätt att lösa till sig en andel i fartyget som på något annat sätt än genom förvärv vid en exekutiv försäljning eller offentlig auktion har övergått till någon annan än en medredare. Lösningrätten gäller dock inte mot

en medredares make, avkomling eller avkomlings make. En redare som vill utöva sin lösningsrätt skall meddela förvärvaren detta inom en månad från det att han underrättades om förvärvet. Försummas detta är lösningsrätten förfallen.

Om flera redare gör sin lösningsrätt gällande, skall den utövas i förhållande till deras andelar.

Lösensumman skall motsvara andelens fulla värde.

**14 §** En redare, vars andel i fartyget har övergått till någon annan, blir inte fri från ansvarighet mot de övriga redarna för de förpliktelser som han hade vid övergången. Inte heller blir han fri från ansvarighet mot dem för därefter uppkommande rederiförpliktelser förrän huvudredaren eller samtliga redare har underrättats om övergången.

Förvärvaren av andelen inträder i förhållande till de övriga redarna genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av de beslut som har träffats och de åtgärder som vidtagits före övergången. De övriga redarna får från hans utdelning räkna av en sådan fordran på bidrag till rederiets verksamhet som gäller mot fångesmannen.

Den nye redaren svarar i förhållande till tredje man endast för de rederiförpliktelser som uppkommer efter andelsövergången. Innan inskrivning har sökts för förvärvet eller anmälan har gjorts om detta svarar även hans fångesman för sådana rederiförpliktelser i förhållande till tredje man som varken kände till eller borde ha känt till andelsövergången. Bestämmelserna i 1 § första stycket andra och tredje meningarna har motsvarande tillämpning.

**15 §** Om inte annat följer av 16 §, skall rederiet upplösas sex månader efter det att en redare begärt det hos medredarna.

På begäran av en redare skall rederiet omedelbart upplösas om

1. fartyget utan redarens åtgärd eller samtycke har upphört att vara svenskt och lösningsrätt inte kan utövas enligt 13 §,
2. huvudredaren har skilts från sitt uppdrag av domstol,
3. en medredare inte kan fullgöra sina förpliktelser som redare, eller
4. rederiet förvaltas på ett sådant sätt att redarens rätt kränks.

**16 §** En redare har rätt att lösa ut en medredare som enligt 15 § första stycket har begärt att rederiet skall upplösas eller till vilken en upplösningsgrund enligt 15 § andra stycket hänför sig. Den som vill utöva sin utlösningsrätt skall meddela medredaren detta inom en månad från det att han fått del av dennes begäran om upplösning enligt 15 § första stycket eller han fått kännedom om att en upplösningsgrund enligt samma paragraf andra stycket hade inträtt. Försummas detta är utlösningsrätten förfallen.

Bestämmelserna i 13 § andra och tredje styckena skall också tillämpas.

**17 §** Vid upplösning av ett partrederi skall fartyget säljas.

Om redarna inte enas om försäljningsorten, bestäms den av en god man som utses enligt lagen (1904:48 s. 1) om samäganderätt. Enas de inte om sättet för försäljningen, skall denna ske på offentlig auktion. Därvid skall lagen om samäganderätt tillämpas, om försäljningen skall ske i Sverige.

När lagen om samäganderätt tillämpas skall tingsrätten i fartygets hemort vara laga domstol.

**18 §** Den som har en större andel i fartyget än hälften har rätt att träda in som fartygets befälhavare, om han är behörig till det.

Är den som har större andel i fartyget än hälften befälhavare, skall rätten på en annan delägares talan skilja honom från befattningen, om det finns giltig anledning.

## **6 kap. Om befälhavare**

**1 §** Befälhavaren skall innan en resa påbörjas se till att fartyget är sjövärdigt enligt 1 kap. 9 §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i sjövärdigt skick efter vad som nu sagts.

Om fel eller brist i sjövärdigheten inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren omedelbart underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

**2 §** Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

Han skall känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget skall trafikera och på de orter som det skall anlöpa.

**3 §** Om ett fartyg prejas av en behörig svensk civil eller militär myndighet, är befälhavaren skyldig att lyda prejningen. Om det efter prejning eller annars begärs av en behörig myndighet, är befälhavaren också skyldig att låta fartyget visiteras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om prejning och visitering.

**4 §** Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker förs på fartyget. Bestämmelser om dagböcker finns i 18 kap.

Befälhavaren är skyldig att på fartyget medföra andra skeppshandlingar och ett exemplar av denna lag enligt föreskrifter som meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen. *Lag (2008:1311)*.

**5 §** Befälhavaren skall se till att lastning och lossning sker och att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren påbörjar bärgning av ett fartyg eller av gods, skall han noga överväga om detta är förenligt med hans skyldigheter mot dem vilkas intressen han skall bevaka.

**6 §** Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att dagböcker och andra skeppshandlingar förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods. Så länge som det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte överge det utan att hans liv är i allvarlig fara.

Anträffar befälhavaren någon i sjönöd är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Om befälhavaren i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd eller om han får kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han under de förutsättningar som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda eller avvärja faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

**7 §** Om befälhavaren är frånvarande eller har förfall, meddelar den främste av de närvarande styrmännen de avgöranden som inte tål uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget skall han underrätta den främste av de närvarande styrmännen eller, om någon styrman inte är närvarande, någon annan av besättningen och ge de föreskrifter som behövs. När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller på en säker ankarplats får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar, får han inte vara borta från fartyget.

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller någon annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller överger han tjänsten, träder den främste av styrmännen i hans ställe till dess en ny befälhavare har utsetts. I dessa fall skall redaren genast underrättas.

**8 §** Befälhavaren är behörig att på redarens vägnar

1. företa rättshandlingar som avser bevarandet av fartyget eller utförandet av resan,
2. träffa avtal om att på resan ta med gods och, på ett fartyg som är avsett för det, passagerare, samt
3. väcka talan i mål som rör fartyget och utföra denna talan.

Medel för sådana ändamål som avses i första stycket får befälhavaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja gods som tillhör redaren eller, i nödfall, gods som ingår i lasten. Om rättshandlingen inte var nödvändig är den ändå bindande om tredje man var i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren om åtgärder av vikt som han ansett nödvändiga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp, om de rättshandlingar som företagits under resan och om allt annat som kan vara till nytta för redaren att känna till. Innan en åtgärd av vikt vidtas bör befälhavaren inhämta föreskrifter av redaren eller det ombud som denne har anvisat. Om medel behövs för fartyget och redarens föreskrifter inte kan avvaktas, skall befälhavaren skaffa medlen på det sätt som är billigast för redaren.

**9 §** Befälhavaren skall under resan noggrant vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarens intressen.

Befälhavaren är behörig att, i enlighet med vad som gäller för en transportör eller bortfraktare, företa rättshandlingar på lastägarens vägnar samt väcka talan i mål som rör lasten och utföra denna talan.

**10 §** Befälhavaren svarar inte för de förbindelser som han har ingått på redarens eller lastägarens vägnar.

**11 §** Befälhavaren skall ersätta den skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten orsakar redaren, lastägaren eller någon annan vars intressen han skall bevaka.

Skadestånd som befälhavaren enligt första stycket eller i övrigt skall betala kan sättas ned efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av det fel eller den försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. I fråga om skadeståndsansvaret för en befälhavare som är arbetstagare gäller dock 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

**12 §** När redaren begär det skall befälhavaren avge redovisning. Om redaren vill klandra redovisningen, skall han väcka talan inom sex månader efter det att redovisningen mottogs. Klandras inte redovisningen inom denna tid, har redaren förlorat sin talan, om inte befälhavaren har förfarit svikligt.

I redovisningen skall befälhavaren tillgodoräkna redaren all särskild ersättning som han har fått av avsändare, befraktare, lastägare, leverantörer eller andra med vilka han har haft att göra i egenskap av befälhavare.

**13 §** Om fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts av en utländsk myndighet, skall befälhavaren genast underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet i den främmande staten och, i fråga om skepp, registermyndigheten. Den utländska myndighetens bevis om åtgärden skall, om det är möjligt, snarast sändas till registermyndigheten.

Första stycket tillämpas också när kvarstaden eller utmätningen hävs.

**14 §** Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg och befälhavaren på ett utländskt handelsfartyg eller fiskefartyg på svenskt territorium ska genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller
8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för sjösäkerheten ska ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Befälhavaren ska rapportera till Transportstyrelsen när, i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, sjöförklaring ska hållas enligt 18 kap. 7 §.

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap. *Lag (2011:547)*.

**15 §** Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sammanstötning mellan fartyg finns i 8 kap. 4 §.

**16 §** Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att ta med sjöman ombord på fartyget finns i 22 kap. 2 §.

## Avdelning III Ansvar

### 7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och

försäkringsskyldighet

#### Redarens ansvar

1 § /Upphör att gälla U:2013-09-03/ Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av en redares ansvar finns i 9, 10 och 13 - 15 kap. *Lag (1995:1081)*.

1 § /Träder i kraft I:2013-09-03/ Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har redaren rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av en redares ansvar finns i 9–10 a och 13–15 kap. *Lag (2013:328)*.

#### Försäkringsskyldighet

2 § Redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 ska ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 1–4 §§, intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. Som försäkring anses också en betryggande självförsäkring. Försäkringen eller säkerheten ska även täcka fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader.

Skyldigheten enligt första stycket att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller även redaren för ett utländskt fartyg med en dräktighet av minst 300, om fartyget på svenskt sjöterritorium

1. används för någon annan verksamhet än transport,
2. anlöper eller lämnar hamn, eller
3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.

Första och andra styckena gäller inte fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (SÖ 1979:6). *Lag (2012:353)*.

2 a § /Träder i kraft I:2013-09-03/ Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §. *Lag (2013:328)*.

#### Försäkringsbevis

3 § Befälhavaren ska ombord på fartyget medföra ett bevis om att redarens skyldighet enligt 2 § är fullgjord.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset. *Lag (2012:353)*.

## 8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning

1 § Om två fartyg sammanstöter så att skada uppstår på det ena fartyget eller på personer eller gods som finns ombord och sammanstötningen är orsakad genom vållande på endera sidan, skall den sidan ersätta skada och förlust som uppkommer därav.

Har sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidor, skall dessa utge ersättning enligt förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen. Om omständigheterna inte ger stöd för någon viss fördelning skall vardera sidan ersätta hälften av skadan.

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svarar dock båda sidor solidariskt.

Om den ena sidan har betalat mer än sin del, får den sidan kräva den andra på det överskjutande beloppet. Mot ett sådant krav kan göras gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som hade kunnat åberopas mot den skadelidande enligt denna lag eller en motsvarande främmande lag eller enligt förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av bestämmelserna i 13--15 kap. eller motsvarande bestämmelser i den främmande lagen.

Vid bedömandet av frågan om vållande till en sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav övervägande eller inte.

2 § Om en sammanstötning har inträffat genom en olyckshändelse eller om det inte kan utredas att den orsakats av vållande på endera sidan, svarar vardera sidan för sin skada.

3 § Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg skall tillämpas även när till följd av ett fartygs manövrering eller på liknande sätt skada orsakas på ett annat fartyg eller på personer eller gods som finns ombord på det, utan att fartygen sammanstöter.

4 § Om ett fartyg har sammanstött med ett annat fartyg är det befälhavarens skyldighet att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp för räddning ur den uppkomna faran, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller den hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

## 9 kap. Om ansvarsbegränsning

1 § Redaren har rätt att enligt bestämmelserna i detta kapitel begränsa sin ansvarighet. Samma rätt har en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 2 § första stycket 4, 5 och 6.

Om ansvar görs gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.

Den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

2 § Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, föreligger rätt till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,
3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergetts eller blivit vrak,
5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, och
6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller, och skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

3 § /Upphör att gälla U:den dag regeringen bestämmer/ Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,
2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena,
3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,
4. en fordran med anledning av atomskada orsakad av atomfartyg,
5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och
6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader. *Lag (1995:1314).*

3 § /Träder i kraft I:den dag regeringen bestämmer/ Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,
2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena,
3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för radiologisk skada,
4. en fordran med anledning av radiologisk skada orsakad av atomfartyg,
5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och
6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader. *Lag (2010:976).*

4 § Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

5 § /Upphör att gälla U:den dag regeringen bestämmer/ Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.
2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR,  
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 600 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den utsträckning de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR, för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1–3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon som dessa svarar för.
5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som

bärgningen avser, ska motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500.

Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon som bärgaren svarar för.

6. Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §. *Lag (2012:353)*.

5 § /*Träder i kraft I:den dag regeringen bestämmer/* Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 3,02 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1 208 SDR,  
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den utsträckning de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 604 SDR,  
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 453 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1–3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon som dessa svarar för.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen avser, ska motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500.

Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon som bärgaren svarar för.

6. Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §. *Lag (2013:328)*.

**6 §** Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Om det belopp som avses i 5 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 5 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

Har redaren eller någon annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat kräva åter ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

**7 §** Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i landet har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts.

En begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i landet talan om en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detta gäller också talan om frågan huruvida den som har

upprättat begränsningsfonden har rätt till ansvarsbegränsning och om frågan om fördelning av fonden.

Behörig att väcka talan i ett begränsningsmål är den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 12 kap.

**8 §** Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i landet eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva en säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige en säkerhet som har ställts. En begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte har ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anlöpt efter händelsen, eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har drabbat en person ombord på fartyget, eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är jämförbar med en sådan begränsningsfond som avses i 7 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land. *Lag (2004:651)*.

**9 §** Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten, om någon begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även en annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

En dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket får verkställas trots bestämmelserna i 8 §. Innehåller domen ett sådant förbehåll kan den ändå verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten med tillämpning av 8 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Om en begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 21 kap.

**10 §** Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, finns dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borning efter havsbottens naturtillgångar ska vara

36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhingsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar ska dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket. *Lag (2012:353)*.

**11 §** När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 1-10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.

Bestämmelserna i 1-10 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. *Lag (2004:651)*.

## **10 kap.**

### **Inledande bestämmelser**

### **Definitioner**

**1 §** I detta kapitel avses med

olja: beständig mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja,  
oljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,  
olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, skall dock bolaget anses som ägare,

1969 års ansvarighetskonvention: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller denna konvention som den har ändrats i London den 19 november 1976,

1992 års ansvarighetskonvention: 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet, och

konventionsstat: en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel skall med fartyg jämställas varje annan flytande anordning som används till sjöss. *Lag (1995:1081)*.

### **Tillämpningsområde**

**2 § /Upphör att gälla U:2013-09-03/** Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last skall bestämmelserna tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall skall bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller

begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada skall betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag. *Lag (1995:1081)*.

2 § /*Träder i kraft I:2013-09-03*/ Detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last ska kapitlet tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall ska kapitlet dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som sägs i första stycket om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialhav som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts.

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av första stycket gäller 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Kapitlet tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Kapitlet tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag. *Lag (2013:328)*.

2 a § /*Träder i kraft I:2013-09-03*/ I 10 a kap. finns särskilda bestämmelser om ansvar för vissa bunkeroljeskador. *Lag (2013:328)*.

## **Skadestånd**

### **Ansvaret för en oljeskada**

**3 §** En oljeskada skall ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvar om han visar att skadan

1. orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, eller
2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. *Lag (1995:1081)*.

**4 §** Anspråk på ersättning för en oljeskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i detta kapitel får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i kapitlet.

Anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

- a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,
- b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,
- c) en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,
- d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,
- e) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,
- f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
- g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b - f.

Vad som har betalats i ersättning för en oljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e - g, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. *Lag (1995:1081)*.

### **Ansvarsbegränsning**

**5 §** Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 7 kap. 2 § fjärde stycket, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre, höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om ägaren har vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. *Lag (2012:353)*.

### **Begränsningsfond**

**6 §** Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet skall räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt detta kapitel skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden skall bestämmelserna i 12 kap. 3 15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § skall i stället gälla verkan som avses i 9 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, skall i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns. *Lag (1995:1081)*.

### **Fördelning av en begränsningsfond**

**7 §** En begränsningsfond som avses i detta kapitel fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de

styrkta fordringarna. *Lag (1995:1081)*.

### **Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall**

**8 §** Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare skall sättas av för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning för detta från begränsningsfonden som en annan skadelidande. *Lag (1995:1081)*.

### **Verkan av en begränsningsfond**

**9 §** Har en begränsningsfond upprättats enligt 6 § och har ägaren rätt att begränsa sitt ansvar, får inte någon annan egendom som tillhör ägaren tas i anspråk för att tillgodose krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i ett fall som avses i första stycket egendom som tillhör ägaren blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot begränsningsfonden, skall åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, skall första och andra styckena gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut vad som svarar mot hans fordran. *Lag (1995:1081)*.

### **Preskription**

**10 §** Om preskription av fordran på ersättning för en oljeskada finns bestämmelser i 19 kap. 1 §. *Lag (1995:1081)*.

### **Ersättning från de internationella oljeskadefonderna**

**11 §** Bestämmelser om rätt till ersättning från 1992 års internationella oljeskadefond och 2003 års internationella kompletterande oljeskadefond finns i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. *Lag (2005:255)*.

### **Försäkring**

#### **Försäkringsplikt för svenska fartyg**

**12 §** /Upphör att gälla U:2013-09-03/ Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, skall ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket skall godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, skall den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten skall den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget. *Lag (1995:1081)*.

12 § /*Träder i kraft I:2013-09-03/* Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, ska ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket ska godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget. *Lag (2013:328)*.

### **Försäkringsplikt för utländska fartyg**

13 § För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast skall det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, skall det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer. *Lag (1995:1081)*.

*/Rubriken träder i kraft I:2013-09-03/*

### **Avgift vid certifiering**

13 a § /*Träder i kraft I:2013-09-03/* Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat. *Lag (2013:328)*.

### **Krav mot försäkringsgivaren**

14 § En försäkring som avses i 12 eller 13 § skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar skall inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.

Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än ägaren åberopa omständigheter som han kunnat åberopa mot ägaren. *Lag (1995:1081)*.

15 § Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat. *Lag (1995:1081)*.

### **Annan säkerhet**

**16 §** Vad som föreskrivs i 14 och 15 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 12 eller 13 §. *Lag (1995:1081)*.

### **Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.**

**17 §** Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 14 §. *Lag (2012:353)*.

### **Om laga domstol m.m.**

**18 §** Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5 - 7 §§. *Lag (1995:1081)*.

### **Övriga bestämmelser**

**19 § /Upphör att gälla U:2013-09-03/** Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap. *Lag (2012:353)*.

**19 § /Träder i kraft I:2013-09-03/** Detta kapitel gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall 9 kap.

Andra stycket gäller inte sådana oljeskador som omfattas av 10 a kap. *Lag (2013:328)*.

10 a kap. /Kapitlet träder i kraft I:2013-09-03/ Om ansvar för vissa bunkeroljeskador

### **Inledande bestämmelser**

#### **Definitioner**

**1 §** I detta kapitel avses med

bunkerolja: varje mineralolja som innehåller kolväte, inklusive smörjolja, som används eller är avsedd att användas för ett fartygs drift samt rester av sådan olja,

bunkeroljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom bunkerolja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en bunkeroljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en bunkeroljeskada genom förorening och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat, ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare, och

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).

Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss. *Lag (2013:328).*

**2 §** Vid tillämpningen av 7–9 §§, 14 § andra stycket och 15 § ska med fartygets ägare jämföras en redare som inte är ägare, en befraktare som hyr fartyget utan besättning och en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift. *Lag (2013:328).*

## **Tillämpningsområde**

**3 §** Detta kapitel tillämpas på bunkeroljeskador som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa bunkeroljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Det sagda gäller inte om annat anges i 5 eller 6 §.

Vad som sägs i första stycket om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialhav som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts. *Lag (2013:328).*

**4 §** Ersättning för åtgärder med anledning av en bunkeroljeskada ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Kapitlet tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Kapitlet tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag. *Lag (2013:328).*

**5 §** Detta kapitel gäller inte örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Om ett sådant fartyg har orsakat en bunkeroljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock 1 och 2 §§, 4 § första stycket och 7–9 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas. *Lag (2013:328).*

**6 §** Detta kapitel gäller inte sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket. *Lag (2013:328).*

## **Skadestånd**

### **Ansvaret för bunkeroljeskada**

**7 §** En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om ägaren eller någon som denne svarar för är vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie av händelser, ska den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser ersätta skadan.

Ägaren är dock fri från ansvar om denne visar att skadan

1. orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,
2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller
3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av

skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. *Lag (2013:328)*.

**8 §** Ett anspråk på ersättning för en bunkeroljeskada får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i detta kapitel.

Ett anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

- a) anställda hos fartygets ägare, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,
- b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,
- c) en befraktare som inte jämföras med fartygets ägare enligt 2 §,
- d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,
- e) den som utför bärgning med ägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,
- f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
- g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–f.

Det som har betalats i ersättning för en bunkeroljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den som anspråket riktas mot har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. *Lag (2013:328)*.

## **Ansvarsbegränsning**

**9 §** I fråga om rätten för fartygets ägare att begränsa sitt ansvar gäller 9 kap. *Lag (2013:328)*.

## **Preskription**

**10 §** Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns i 19 kap. 1 §. *Lag (2013:328)*.

## **Försäkring**

### **Försäkringsskyldighet för svenska fartyg**

**11 §** Ägaren av ett svenskt fartyg, med en dräktighet som är högre än 1 000, ska ha en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket ska godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget. *Lag (2013:328)*.

### **Försäkringsskyldighet för utländska fartyg**

**12 §** För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet som är högre än 1 000 ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Skyldigheten gäller dock inte för ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande

konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §. *Lag (2013:328)*.

### **Avgift vid certifiering**

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat. *Lag (2013:328)*.

### **Krav mot försäkringsgivaren**

**14 §** En försäkring som avses i 11 eller 12 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligt. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än fartygets ägare åberopa omständigheter som hade kunnat åberopas mot ägaren. *Lag (2013:328)*.

**15 §** Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot dennes ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat. *Lag (2013:328)*.

**16 §** Det som sägs i 14 och 15 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 11 eller 12 §. *Lag (2013:328)*.

### **Åsidosättande av försäkringsskyldighet m.m.**

**17 §** Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §. *Lag (2013:328)*.

### **Behörig domstol m.m.**

**18 §** Bestämmelser om behörig domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för bunkeroljeskada finns i 21 kap. 5 och 6 §§. *Lag (2013:328)*.

11 kap. /*Rubriken upphör att gälla U:den dag regeringen bestämmer*/ Om ansvar för atomskada

11 kap. /*Rubriken träder i kraft I:den dag regeringen bestämmer*/ Om ansvar för radiologisk skada

1 § /*Upphör att gälla U:den dag regeringen bestämmer*/ Om atomskada finns särskilda bestämmelser i atomansvarighetslagen (1968:45).

1 § /*Träder i kraft I:den dag regeringen bestämmer*/ Särskilda bestämmelser om radiologisk skada finns i lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor. *Lag (2010:976)*.

## **12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål**

**1 §** Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3 - 15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 §. *Lag (1995:1081)*.

**2 §** En globalfond skall motsvara

1. summan av de belopp som enligt 9 kap. 5 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och
2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

**3 §** Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa tillfredsställande säkerhet för detta.

I ansökningen, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för omständigheterna i saken och lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

I ärenden om begränsningsfond gäller lagen (1996:242) om domstolsärenden, om inte annat sägs i detta kapitel. *Lag (1996:268)*.

**4 §** Rätten skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall rätten även besluta att sökanden till rätten skall betala in eller ställa tillfredsställande säkerhet för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att tillräcklig inbetalning har gjorts eller att tillfredsställande säkerhet har ställts, anses fonden upprättad den dag då beslutet har meddelats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då inbetalning har skett eller säkerheten har ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar ett sådant beslut att ett högre belopp skall betalas eller ytterligare säkerhet ställas, skall rätten förelägga den som har upprättat fonden att inom en viss tid betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Om föreläggandet inte följs, förordnar rätten att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 9 kap. 8 § och 8 § i detta kapitel. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Beslut som avses i första och andra styckena och förordnande enligt fjärde stycket överklagas särskilt.

**5 §** När en begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom en viss tid (anmälningsfrist), som inte får understiga två månader. En upplysning om bestämmelserna i 9 kap. 7 § tredje stycket och i 8 och 15 §§ i detta kapitel skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i en ortstidning. Om det finns skäl till det skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas om kungörelsen genom särskilt meddelande.

**6 §** Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond har upprättats förordna förvaltare i fonden. Förvaltaren skall, förutom vad som anges i 11 § andra stycket, ha till uppgift att biträda vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. En förvaltare skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

**7 §** En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift lämnas om detta.

**8 §** För en fordran, som inte har anmälts till rätten innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning endast betalas ut enligt 14 § andra stycket.

**9 §** Fonden kan inte upplösas förrän anmälningsfristen har gått ut och såväl den som har upprättat fonden som de borgenärer vilka har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

**10 §** Med begränsningsmål avses ett mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Ett begränsningsmål inleds genom att talan väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Sedan målet har inletts kan talan väckas utan stämning.

Om inte annat sägs i detta kapitel, gäller i begränsningsmål rättegångsbalkens regler om tvistemål vari förlikning om saken är tillåten.

**11 §** I begränsningsmål skall rätten, sedan den anmälningensfrist som anges i 5 § har gått ut, hålla fondsammanträde. Till sammanträdet skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har inlett begränsningsmålet och borgenärerna. Även annan person, vars rätt är berörd, skall kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, om ansvarsbeloppets storlek och om anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren granska anmälda fordringar samt, om det kan ske, upprätta förslag till fondens fördelning. Förslaget skall översändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har någon förvaltare inte förordnats skall rätten vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget, med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet, inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning.

Kvarstår någon invändning när fondsammanträdet avslutas, skall rätten bestämma en viss tid, inom vilken den som har framställt invändningen skall ange om han vidhåller den och begär rättens prövning av tvisten. Har en sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten.

Parter i en sådan tvist som anges i fjärde stycket är den som har framställt en invändning och den mot vilken invändningen riktas.

**12 §** Ett fondsammanträde är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i detta kapitel.

Tredskodom får inte meddelas vid utevaro från ett fondsammanträde. Uteblir någon som har kallats till ett sådant sammanträde, får målet handläggas och avgöras trots utevaron. Detta skall anges i kallelsen till sammanträdet.

**13 §** Efter utgången av anmälningensfristen kan rätten förordna att en viss del av de fordringar som har visats föreligga skall betalas omedelbart.

Tingsrättens beslut i frågor som avses i första stycket överklagas särskilt. Hovrättens beslut i sådana frågor får inte överklagas.

**14 §** När samtliga tvister är avgjorda skall rätten besluta om fördelning av fonden. Om huvudförhandling inte behövs med hänsyn till utredningen, får målet avgöras utan sådan förhandling.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar som inte har anmälts innan handläggningen av frågan om fondens fördelning har avslutats vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I ett sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

**15 §** Ett lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och fondens fördelning gäller mot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

## **Avdelning IV Avtal om befördran**

### **13 kap. Om styckegodstransport**

## **Inledande bestämmelser**

### **Definitioner**

**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), och

konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

### **Tillämpningsområde**

**2 §** Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

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 samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller
5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

### **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 §** En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Första stycket gäller dock inte 5, 8--11 §§ och 14--23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall 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, transporteras 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 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 skäliga 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 lastägarrens intressen**

**12 §** Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta till vara lastägarrens 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 skäligen 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 skäligen 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 ansvarsbegränsning 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 skäligen omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § första stycket punkt 1 är riktiga. Om han har skäligen 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 överlåtelse (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.

Stopningsrätt 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.

## Twister

### Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler

**60 §** Ett avtal som har ingåtts innan tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kärandens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts, eller
3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger.

Utän hinder av vad som föreskrivs i första stycket kan talan alltid väckas vid domstol för den ort som har angetts i

transportavtalet. Efter det att tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur en tvist skall 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 annat följer av de gemenskapsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § 1-3 eller 5 lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden. *Lag (2007:443)*.

## **Skiljedom**

**61 §** Oavsett vad som föreskrivs i 60 § första stycket får parterna genom skriftligt avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val skall äga rum i en av de stater, där ort som anges i

60 § första stycket är belägen samt att skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 60 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

## **14 kap. Om befraktning av fartyg**

### **INLEDANDE BESTÄMMELSER**

#### **Tillämpningsområde och definitioner**

**1 §** Bestämmelserna om befraktning gäller 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 skall 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 skall beräknas för tid,

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller än en full last när certeparti används.

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.

#### **Avtalsfrihet**

**2 §** Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån 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 bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § första och andra styckena får bestämmelserna i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

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

Befraktning av ett bestämt fartyg m. m.

**3 §** Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att efter eget val sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för någon annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

## **Överlåtelse av befraktningsavtal**

**4 §** Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till någon annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

## **Trampkonossement**

**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 styckegods 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 §§.

## **RESEBEFRAKTNING**

### **Frakt**

**6 §** Om inte annat är avtalat, skall den frakt betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än vad som följer av avtalet har inlastats, skall för detta gods betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

### **Sjövärdighet**

**7 §** Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, befordras och bevaras.

## Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

**8 §** Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, om den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på ett sådant sätt att de sammanlagda längderna av lastresorna respektive ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen desamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

## Lastningsplats

**9 §** Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den lastningsplats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

Lastningstid m. m.

## Lastningstid

**10 §** Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid. Vid befraktning på linjefartsvillkor (liner terms) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

## Liggetidens längd

**11 §** Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

## Liggetiden beräknas vid klausulerna

- 1) fac (fast as can), med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar,
- 2) faccop (fast as can custom of the port), med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter,
- 3) liner terms (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då arbete utförs det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

## Liggetidens början

**12 §** Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att börja ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att börja ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

Tiden räknas antingen från det klockslag då arbetet i hamnen vanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut. I det förra fallet skall anmälan vara gjord senast en timme före kontorstidens slut föregående dag och i det senare fallet senast klockan tio samma dag.

## Hinder

**13 §** Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att börja ta in last med verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

## Överliggetid

**14 §** Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, om inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Bestämmelserna i 13 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

## Ersättning för överliggetid

**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.

## Lastning

### Lastning och stuvning

**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

- 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.

### **Avlämnande av godset**

**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, stuvas, befordras och lossas.

Bestämmelserna i 13 kap. 6--9 §§ har motsvarande tillämpning.

### **Ombordkonossement**

**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.

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

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

### **Resan**

Resebortfraktarens omsorgsplikt m. m.

**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.

### **Deviation och substituthamn**

**20 §** Deviation får endast företas för att rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av någon annan skälig anledning.

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

### **Avståndsfrakt**

**21 §** Har en del av resan utförts när befraktningensavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Bestämmelserna i 24 § skall också tillämpas.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

Twist om avståndsfrakt kan hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Därvid skall i tillämpliga delar gälla föreskrifterna om dispasch vid gemensamt haveri.

### **Farligt gods**

**22 §** Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter

omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

## **Lossning och utlämnande av godset**

### **Lossningen**

**23 §** I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 9--17 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som är bestämt om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

Finns det flera mottagare av gods som befordras enligt samma befraktningsavtal, får de endast gemensamt anvisa lossningsplats eller fordra att fartyget förhalas.

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada skall betalas av resebefraktaren, om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för. Vid klausulen *free in and out* skall resebefraktaren betala kostnaderna, om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

### **Frakt för gods som inte finns i behåll**

**24 §** För gods som inte finns i behåll vid resans slut, skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 22 §.

Erlagd frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt första stycket inte har rätt till frakt.

Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakt m. m.

**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 §.

### **Uppläggning av godset**

**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.

### **Lastskada och dröjsmål med utlämnandet**

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

## **Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida**

### **Kancelleringstid**

**28 §** Skall fartyget vara klart att börja ta in last senast viss tidpunkt (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befaktningsavtalet, om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kommer efter det att fristen har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

### **Dröjsmål och annat avtalsbrott**

**29 §** Resebefraktaren får häva befaktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida, om avtalsbrottet är väsentligt.

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva i fråga om en enstaka resa, om inte utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

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

### **Förlust av fartyget**

**30 §** Avser befaktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, även om han enligt en allmän bestämmelse i avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

### **Resebortfraktarens skadeståndsansvar**

**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.

## **Avtalsbrott och hinder på resebefraktarens sida**

### **Frånträdande före lastningens slut**

**32 §** Frånträder resebefraktaren befaktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han, efter att ha gett uttryck åt detta, vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom

utförelse- eller införsel- eller införsel- eller någon annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller en därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i tredje stycket skall han inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

Hävningsrätt m. m.

**33 §** Får resebefraktaren frånträda befракtningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 32 § tredje stycket, får även resebortfraktaren frånträda avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 32 §.

### **Frånträdande efter lastning**

**34 §** Sedan lastning har skett har resebefraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten, om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller någon annan befraktare. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

### **Dröjsmål med lastning**

**35 §** Har överliggetiden bestämts genom avtal och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det, har 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när befракtningsavtalet innehåller klausulen liner terms (linjefartsvillkor) och liggetiden har löpt ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I ett sådant fall har bestämmelserna i 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning.

### **Annat dröjsmål**

**36 §** Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, om inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 26 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befракtningsavtalet inte betalade i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren ställa in fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen ställs in eller, om avtalet hävs, att de återstående resorna faller bort.

### **Skada som godset har orsakat**

**37 §** Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning, om han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset vid delbefraktning orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

### **Befракtningsavtalets bortfall**

Krigsfara m. m.

**38 §** Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, får såväl resebortfraktaren som resebefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare, om det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

### **Frånträdande vid konsekutiva resor**

**39 §** Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § begränsas till en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

### **Kostnader för uppehåll**

**40 §** Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 38 § uppehållet i lastningshamnen eller i en annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträddandet.

### **Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor**

**41 §** Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att börja ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att börja ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kan komma för sent till lastningshamnen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han fått anmälan begär att resan skall utföras.

## **KVANTUMKONTRAKT**

### **Tillämpningsområde**

**42 §** Bestämmelserna om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Bestämmelserna tillämpas dock inte, om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

### **Val av godsmängd**

**43 §** Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras, har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

## **Skeppningsplaner**

**44 §** Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

## **Anmälan om skeppning**

**45 §** Befraktaren skall anmäla skeppning i skälig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

## **Nominering av fartyg**

**46 §** När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, om inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

## **Utförandet av resorna**

**47 §** När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 46 § gäller bestämmelserna om styckegodstransport eller resebefraktning för den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa bortfaller på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

## **Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner**

**48 §** Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 46 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet i fråga om den resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant förhållande som avses i 32 § tredje stycket.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner, kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen. Tredje stycket har motsvarande tillämpning.

## **Dröjsmål med nominering av fartyg**

**49 §** Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden

inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggsstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggsstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som denne inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder denne inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

### **Dröjsmål med betalning av frakt**

**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 tilläggsstiden, 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 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.

### **Krigsfara**

**51 §** Inträder det under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

## **TIDSBEFRAKTNING**

### **Fartygets avlämnande**

### **Fartygets skick och utrustning**

**52 §** Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befракtningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna nå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

### **Besiktning**

**53 §** Vid avlämnandet får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningens utlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt om omfattningen av kvarvarande

bränsle, om annat inte visas.

## **Avlämnande av fartyget till sjöss**

**54 §** Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss, skall tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning enligt 53 § företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det vid besiktningen konstateras att fel i fartyget föreligger, skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befракtningsavtalet enligt 56 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

## **Kancelleringstid och dröjsmål med avlämnandet av fartyget**

**55 §** Skall fartyget enligt befракtningsavtalet vara klart att börja ta in last senast viss tidpunkt (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Om fartyget i annat fall skall avlämnas senast viss tidpunkt, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Anmäler tidsbortfraktaren att fartyget kommer för sent och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i ett annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

## **Fel i fartyget**

**56 §** Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befракtningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan en sådan försening som enligt 55 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

## **Skadeståndsansvar**

**57 §** Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för, föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalslutet saknade en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

## **Utförandet av resorna**

### **Tidsbefraktarens förfoganderätt**

**58 §** Tidsbortfraktaren skall under befракtningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befракtningsavtalet. Han skall därvid svara för att de krav som uppställs i 52 § andra stycket fortlöpande är uppfyllda.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten kan utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, om det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

## **Underrättelseplikt**

**59 §** Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden som rör fartyget och resorna och som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

## **Bränsle**

**60 §** Tidsbefraktaren skall sörja för att det finns bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

## **Lastning och lossning**

**61 §** Tidsbefraktaren skall sörja för mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för overtidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös, om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

## **Konossement**

**62 §** 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 befaktningsavtalet, 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.

## **Lastskada och dröjsmål med utlämnandet**

**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 §.

## **Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida**

**64 §** Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befaktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet annars väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 61 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott än som avses i föregående

mening.

## **Skada på fartyget**

**65 §** Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som denne svarar för.

Har tidsbefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ersättningsskyldig för skada på fartyget som beror därpå om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger.

## **Gemensamt haveri och bärgning**

**66 §** Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag till gemensamt haveri som skall lämnas för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren kan utan tidsbefraktarens samtycke rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt 16 kap. 11 § andra stycket (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren. *Lag (1995:1314)*.

## **Utgifter för resorna**

**67 §** Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

## **Återlämnande av fartyget**

### **Återlämnande och besiktning**

**68 §** Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid återlämnandet har bestämmelserna i 52 § tredje stycket, 53 § samt 54 § första stycket och andra stycket första meningen motsvarande tillämpning. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller annars upphört före befraktningsperiodens slut.

## **Överskridande av befraktningsperioden**

**69 §** Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver vad som kan anses skäligt eller om en tidsperiod för återlämnandet har avtalats.

För överskridande som är tillåtet enligt första stycket skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren.

## **Tidsfrakt**

### **Betalning av tidsfrakt**

**70 §** Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren kan dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

## **Dröjsmål med betalning av tidsfrakt**

**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 befraktningsavtalet, 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 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 följderna 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.

## **Bortfall av tidsfrakt**

**72 §** Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter för fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

## **Upphörande**

### **Förlust av fartyget**

**73 §** Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller befraktningsavtalet även om tidsbortfraktaren enligt en allmän bestämmelse i avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition av fartyget eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

## **Krig**

**74 §** Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för de merkostnader för krigsförsäkring av fartyget och för krigsrisk tillägg till besättningen som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skäligen tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

## **15 kap. Om befördran av passagerare och resgods**

## **Inledande bestämmelser**

**1 §** I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods,

passagerare: den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt ett avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke följer med fordon eller levande djur som befordras enligt ett avtal om godsbefordran,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godsbefordran, och

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

**2 §** Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

**3 §** Om någon som varken är passagerare eller anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada av det slag som avses i 17 eller 18 §, skall bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för bortfraktare tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

## **Om befordringen**

**4 §** Bortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte befordras på däck.

Deviation får göras endast för att rädda personer eller bärga fartyg eller gods eller av någon annan skälig anledning.

**5 §** Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med något annat fartyg.

**6 §** Avser befordringsavtalet en bestämd person, får denne inte överlåta sin rätt enligt avtalet till någon annan. Sedan resan har påbörjats får överlåtelse inte äga rum, även om avtalet inte avser en bestämd person.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

**7 §** Passageraren är skyldig att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem skall även tillämpas i fråga om passagerare.

**8 §** Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar.

**9 §** Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig

olägenhet för person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

**10 §** Har resgods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget är passageraren ersättningsskyldig, om skadan beror på att han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

**11 §** Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen får bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

**12 §** Om befodringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befodrningen.

Blir fartygets avgång från den ort där resan skall börja väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.

**13 §** Om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts, eller om fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befodras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta har passageraren rätt att häva avtalet.

Måste passageraren uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehälle och bära kostnaden för detta.

**14 §** Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall det avtalade biljettpriset ändå betalas. Om passageraren har insjuknat eller det finns annan skäl原因 för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, skall detta dock sättas ned med ett skäligt belopp, om bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller på något annat sätt har begränsat eller borde ha kunnat begränsa sin skada.

**15 §** Visar det sig, sedan ett befodringsavtal har träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att en sådan fara har ökat väsentligt, har vardera parten rätt att frånträda avtalet. En sådan rätt föreligger även om resan har börjat. Frånträds avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

**16 §** Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 14 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 13 § eller, sedan resan har börjat, enligt 15 §, skall biljettpriset sättas ned. Därvid skall förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som tillkommer honom enligt första stycket, skall han betala tillbaka överskottet.

### **Om ansvarighet på bortfraktarens sida**

**17 §** Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passageraren på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passagerare försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

**18 §** Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgodset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring.

**19 §** Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 17 eller 18 §, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

**20 §** För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 17 eller 18 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock det som nu har sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

**21 §** Bortfraktarens ansvarighet skall vid personskada inte överstiga 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen skall betalas ut som livränta får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare skall ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten inte överstiga

1. 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
2. 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring,
3. 10 000 SDR för varje fordon, och
4. 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

**22 §** Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk, nämligen

1. 150 SDR för varje fordon som skadas,
2. 20 SDR för annan resgodsskada, och
3. 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket skall ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 21 § prövas.

**23 §** Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 21 och 22 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

**24 §** Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befodringsavtalet.

**25 §** Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen. Bestämmelserna i detta kapitel gäller därvid i tillämpliga delar.

Utför den andre befordringen med fartyg, är han ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapital, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen har samtyckt till det.

I den mån ansvar åvilar både bortfraktaren och en person som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

**26 §** Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 25 § eller 7 kap. 1 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och de personer som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 21 §.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte till förmån för den som visas ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

**27 §** Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

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

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

### **Om avtalsvilkors giltighet**

**29 §** Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10--27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;
2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

**30 §** Trots bestämmelserna i 29 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av bortfraktaren medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av befordringen skall utföras av någon annan än bortfraktaren får, om den andre är namngiven, bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av befordringen som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än bortfraktaren för befordringen.

## **Avdelning V Sjöolyckor**

### **16 kap. Om bärgning**

#### **Inledande bestämmelser**

#### **Definitioner**

**1 §** I detta kapitel avses med

1. bärgning: varje åtgärd som vidtas för att i farvatten bistå ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara,
2. egendom: all egendom som inte är stadigvarande fastgjord vid strandlinjen, och
3. miljöskada: väsentlig fysisk skada på mänsklig hälsa eller marint liv eller på tillgångar i kustfarvatten, i inre farvatten eller i områden i omedelbar närhet till sådana farvatten, orsakad av förorening, kontaminering, brand, explosion eller liknande allvarliga händelser. *Lag (1995:1314).*

#### **Tillämpningsområde**

**2 §** Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga när frågor om bärgning skall avgöras i Sverige.

Bestämmelserna tillämpas även om det bärgade fartyget och det fartyg som utförde bärgningen hade samma ägare.

Bestämmelserna tillämpas inte på fast förankrade eller flytande plattformar eller på flyttbara havsborrningsenheter, när plattformarna eller enheterna finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar. *Lag (1995:1314)*.

### **Avtalsfrihet, särskild rätt att ingå bärgningsavtal, jämkning**

**3 §** Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån någonting annat följer av avtal. Ett avtal är dock ogiltigt i den mån det inskränker bärgarens, befälhavarens, redarens eller ägarnas skyldigheter enligt 4 § första stycket 2 eller andra stycket 2. I 11 § fjärde stycket föreskrivs inskränkningar i giltigheten hos vissa avtal om fördelning av bärgarlön.

Befälhavaren är behörig att ingå avtal om bärgning på fartygsägarens vägnar. Fartygets ägare, redare och befälhavare är var för sig behöriga att ingå sådana avtal på dens vägnar som äger egendom ombord.

Ett avtal om bärgning eller ett villkor i ett sådant avtal får jämkas eller lämnas utan avseende, om

1. avtalet ingicks under otillbörlig påverkan eller under inflytande av fara och avtalet eller villkoret är oskäligt, eller
2. ersättningen enligt avtalet står i missförhållande till värdet av utförda tjänster.

Ersättningen enligt avtalet kan sättas ned eller falla bort, om bärgningen föranleddes eller försvårades av bärgarens fel eller försummelse eller om bärgaren vid bärgningen gjorde sig skyldig till bedrägeri eller någon annan ohederlig handling. *Lag (1995:1314)*.

### **Skyldigheter vid bärgningens utförande**

**4 §** I förhållande till redaren och till ägaren av fartyget eller av någon annan egendom som bärgningen avser är bärgaren skyldig att

1. utföra bärgningen med tillbörlig omsorg,
2. därvid visa tillbörlig omsorg för att hindra eller begränsa miljöskada,
3. söka bistånd av andra bärgare när omständigheterna skäligen kräver det, och
4. tillåta att andra bärgare ingriper, om ingripandet av skäligen anledning begärs av befälhavaren eller redaren eller av ägaren till fartyget eller till någon annan egendom som är i fara; om det visar sig att det inte fanns skäligen anledning för begäran, skall ingripandet inte påverka storleken av den bärgarlön som bärgaren har rätt till.

I förhållande till bärgaren är befälhavaren, redaren och ägaren till fartyget eller till någon annan egendom som omfattas av bärgningen skyldiga att

1. helt samarbeta med bärgaren under bärgningen,
2. därvid visa tillbörlig omsorg för att hindra eller begränsa miljöskada, och
3. ta tillbaka egendomen när den har förts i säkerhet och bärgaren med fog begär att så skall ske.

I 6 kap. 6 § andra stycket finns det bestämmelser om varje befälhavares skyldighet att lämna hjälp åt den som är i sjönöd. *Lag (1995:1314)*.

### **Bärgarlön och särskild ersättning**

#### **Rätt till bärgarlön**

**5 §** Bärgaren har rätt till bärgarlön, om bärgningen har lett till ett nyttigt resultat. Bärgarlönen får inte bestämmas till högre belopp än värdet av det som bärgades. Vid den beräkningen skall ränta och rättegångskostnader inte räknas in i bärgarlönen.

Den som under bärgningen medverkade till att rädda någon till livet har rätt till en skäligen andel av den bärgarlön eller av den särskilda ersättning som bärgaren har rätt till.

I fråga om ränta på bärgarlön gäller räntelagen (1975:635). *Lag (1995:1314)*.

#### **Bärgarlönens bestämmande**

- 6 §** Bärjarlönen skall bestämmas med sikte på att uppmuntra till bärgning och med beaktande av
1. det bärgades värde,
  2. bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att hindra eller begränsa miljöskada,
  3. bärgarens framgång,
  4. farans art och grad,
  5. bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att rädda liv samt att bärga fartyget och annan egendom,
  6. den tid som bärgarna använde och de kostnader och förluster som bärgarna ådrog sig,
  7. den risk att bli ersättningsskyldig och de andra risker som bärgarna och deras utrustning utsattes för,
  8. den snabbhet med vilken tjänsterna utfördes,
  9. tillgängligheten och användbarheten hos fartyg eller annan utrustning avsedd för bärgning, och
  10. graden av beredskap och effektivitet i fråga om bärgarens utrustning samt utrustningens värde. *Lag (1995:1314).*

### **Betalningsskyldighet för bärjarlönen**

**7 §** Bärjarlönen skall betalas av ägaren till fartyget och ägaren till annan egendom i förhållande till värdet av det som bärgades för var och en av dem. *Lag (1995:1314).*

### **Bärjarlönens fördelning mellan flera bärgare**

**8 §** Fördelningen av bärjarlön mellan flera bärgare bestäms på grundval av de omständigheter som anges i 6 §. *Lag (1995:1314).*

### **Särskild ersättning**

**9 §** Om bärgaren har utfört bärgningsarbete avseende ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att orsaka miljöskada, har han rätt till särskild ersättning för sina kostnader av redaren och ägaren till fartyget. Särskild ersättning skall betalas bara i den mån ersättningen är högre än den bärjarlön som bärgaren har rätt till enligt 5 och 6 §§.

Om bärgaren hindrade eller begränsade miljöskada, kan den särskilda ersättningen höjas med högst 30 procent av bärgarens kostnader. Ersättningen kan dock höjas med högst 100 procent, om detta är skäligt särskilt med hänsyn till de omständigheter som anges i 6 §.

Med bärgarens kostnader i första och andra styckena avses de skäliga utlägg som bärgaren gjorde för bärgningen samt ett skäligt belopp för den utrustning och personal som med fog användes under bärgningen. När ersättningen bestäms skall hänsyn tas till de omständigheter som anges i 6 § 8-10.

Om bärgaren av oaktsamhet lät bli att hindra eller begränsa miljöskada, kan den särskilda ersättningen sättas ned eller falla bort.

I fråga om ränta på den särskilda ersättningen gäller räntelagen (1975:635). *Lag (1995:1314).*

### **Undantag från rätten till bärjarlön eller särskild ersättning**

**10 §** Bestämmelserna i 5-9 §§ ger inte rätt till bärjarlön eller särskild ersättning, om det utförda arbetet skäligen kan anses ingå i fullgörelsen av ett avtal som träffades innan faran uppstod.

Det finns inte någon rätt till bärjarlön eller särskild ersättning för arbete som utfördes trots uttryckligt och befogat förbud av befälhavaren, redaren eller ägaren till fartyget eller av ägaren till sådan annan egendom i fara som inte var eller hade varit ombord på fartyget.

Bärjarlönen eller den särskilda ersättningen kan sättas ned eller falla bort på grund av sådana omständigheter som anges i 3 § fjärde stycket.

I 19 kap. 1 § första stycket 1 och 2 finns bestämmelser om att fordringar på bärjarlön och särskild ersättning kan upphöra på grund av preskription. *Lag (1995:1314).*

## Bärgarlönens fördelning hos en bärgare

**11 §** Om ett fartyg som är registrerat i Sverige har bärgat något under en resa ska av bärgarlönen först betalas

1. ersättning för skada som bärgningen orsakade på fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord,
2. ersättning för sådana kostnader för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen som uppkom på grund av bärgningen, och
3. ersättning till sjöman som under bärgningen gjorde en synnerligen värdefull insats eller utsatte sig för synnerlig fara och som har framställt krav om ersättning till redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningen avslutades.

Av det som återstår efter betalning enligt första stycket (nettojärgarlönen) ska redaren få tre femtedelar. Resten ska med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen, att fördelas i förhållande till besättningsmedlemmarnas löner. Befälhavarens andel ska dock alltid vara minst dubbelt så stor som den högst avlönade besättningsmedlemmens andel. En lots på fartyget har rätt att ta del i järgarlönen som om han eller hon tillhörde besättningen och, om lotsen inte var anställd hos redaren, hade lön som främste styrman. I 19 kap. 1 § första stycket 2 finns en bestämmelse om att fordringar enligt detta stycke kan upphöra på grund av preskription.

Bärgarlönen får fördelas på något annat sätt än som sägs i första och andra styckena, om det finns särskilda skäl för detta med hänsyn till ändamålet med fartygets resa, sättet att beräkna ersättning åt dem som arbetar i fartygets tjänst eller av någon annan anledning.

Om ett avtal säger att en mindre andel ska tillfalla befälhavaren eller besättningen av den järgarlön som kan förtjänas med ett fartyg än det som anges i första och andra styckena, är avtalet giltigt bara om

1. fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta, eller
2. avtalet ingicks i samband med påmönstring och avser en viss bärgning.

Om bärgningen utfördes av ett svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från järgarlön.

Om bärgningen utfördes från ett fartyg som inte är registrerat i Sverige, ska järgarlönen fördelas mellan redaren, befälhavaren och andra som tjänstgjorde på det fartyg som utförde bärgningen enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Om bärgningen inte utfördes från ett fartyg, ska järgarlönen fördelas enligt den lag som är tillämplig på avtalet mellan järgaren och de anställda. *Lag (2012:353)*.

## Säkerhet

**12 §** På begäran av järgaren skall den som är betalningsskyldig enligt bestämmelserna i detta kapitel ställa säkerhet för fordringen. Därvid skall ränta och kostnader räknas in i fordringen. Om säkerhet har ställts, får järgaren inte driva igenom sjöpanträtt som avser järgarlön.

Det järgade fartygets ägare och redare skall medverka till att lastägarna ställer säkerhet för fordringarna mot dem innan lasten lämnas tillbaka.

Det järgade fartyget eller annan järgad egendom får inte utan järgarens samtycke flyttas från den hamn eller plats dit egendomen först fördes efter bärgningen, om inte säkerhet har ställts för järgarens fordran mot fartyget eller den andra egendomen. *Lag (1995:1314)*.

## Förskott

**13 §** På talan av järgaren får rätten förplikta den som är betalningsskyldig enligt detta kapitel att till järgaren utge förskott på ersättningen för tiden till dess ersättningsfrågan har avgjorts genom dom eller beslut som har vunnit laga kraft. Ett sådant avgörande får också meddelas genom beslut under rättegång i mål om en järgares fordran enligt detta kapitel.

Förskottet skall fastställas till ett skäligt belopp och får förenas med en skyldighet för järgaren att ställa säkerhet eller med andra villkor som är skäliga med hänsyn till omständigheterna. Ett yrkande om förskott får inte bifallas utan att motparten har fått tillfälle att yttra sig i frågan.

Ett avgörande i fråga om förskott får verkställas på samma sätt som en dom som vunnit laga kraft. Rätten får dock när förhållandena föranleder det ändra vad som bestämts i en sådan fråga, om någon av parterna väcker talan om detta eller avgörandet har meddelats som beslut under rättegång. Ett beslut om förskott som tingsrätten har meddelat under rättegången skall överklagas särskilt. Hovrättens beslut i ett sådant fall får inte överklagas. Ett beslut om förskott som hovrätten har meddelat under rättegången får inte heller överklagas. *Lag (1995:1314)*.

## **Last för humanitära ändamål**

**14 §** Bestämmelserna i detta kapitel kan inte åberopas som grund för kvarstad eller någon annan säkerhetsåtgärd avseende en last som har skänkts av en stat för humanitära ändamål, om den staten har åtagit sig att betala för bärgning av lasten. *Lag (1995:1314)*.

## **17 kap. Om haveri**

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

Regeringen tillkännager reglernas lydelse i engelsk text och svensk översättning. *Lag (1995:1314)*.

**2 §** Utredning och fördelning av gemensamt haveri görs, om något annat inte har avtalats, genom dispasch (generaldispasch) på den ort som redaren bestämmer eller, om han inte bestämmer orten, på den ort där dispasch vanligen görs för redarens hemort.

Dispasch görs här i landet av en dispaschör. Dispaschören förordnas av regeringen. Han skall vara lagfaren.

Rättegångsbalkens bestämmelser om jäv mot domare gäller i fråga om dispaschören.

**3 §** Bestämmelser om besiktning för utredning och värdering av skada eller kostnad som har drabbat ett fartyg eller gods meddelas i 18 kap.

**4 §** Begäran om dispasch skall utan dröjsmål göras av redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller av någon annan som har del i haveriet.

Var och en som haveriet rör skall genast till dispaschören lämna alla de handlingar som denne anser nödvändiga för utredningen och fördelningen samt i övrigt lämna honom upplysningar.

**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.

**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.

**7 §** När dispasch begärs skall dispaschören så snart det kan ske på ett ändamålsenligt sätt och i den omfattning han anser nödvändigt uppmana dem som har del i haveriet att skriftligen framställa sina yrkanden och anföra de skäl och

ge in de handlingar som de vill åberopa. Kungörelse om uppmaningen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar, om det inte är uppenbart att någon okänd haveridelägare inte finns. Om en handling är ofullständig, skall dispaschören snarast begära upplysningar av den som gett in handlingen.

Sedan fullständiga handlingar kommit in skall dispaschören upprätta dispaschen så snart det kan ske. I dispaschen skall anges vad den skall göra som vill överklaga den. Av dispaschen skall ett exemplar lämnas till den som har begärt denna och till andra delägare i haveriet som är i behov av den. Övriga delägare skall genast på ett ändamålsenligt sätt och i behövlig omfattning underrättas om att dispaschen är utgiven.

**8 §** Om en skada eller kostnad som har tagits upp till fördelning genom en dispasch senare blivit ersatt av den som är ersättningskyldig, skall dispaschen rättas genom tilläggsberäkning. Dispaschen får inte fördröjas enbart på grund av att det kan finnas möjlighet att få ersättning för en skada eller kostnad.

**9 §** Om tvist uppstår angående en försäkringsgivares ersättningskyldighet på grund av avtal om sjöförsäkring, skall saken hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch (partikulärdispasch). Har något annat inte avtalats, görs utredningen på den ort där försäkringen har tagits eller där sådan dispasch vanligen görs för den orten. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller i tillämpliga delar.

## **18 kap. Om dagböcker, bevarande av bevis, sjöförklaring, annan**

undersökning av sjöolyckor och besiktning

### **Dagböcker**

**1 §** På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 ska, när fartyget hålls i drift, en skeppsdagbok föras och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, en maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Transportstyrelsen får i enskilda fall medge undantag från skyldigheten att föra dagbok och meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en ansökan om undantag.

Särskilda bestämmelser gäller om annan dagbok på vissa fartyg. *Lag (2010:1551)*.

**2 §** Dagbok upprättas enligt formulär som fastställs av Transportstyrelsen. Med beaktande av fartygens art och användning kan olika formulär fastställas.

Anteckningarna i dagboken skall göras i tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som förekommer under en vakt får antecknas i en kladd. En sådan anteckning skall föras in i dagboken så snart det kan ske.

Dagbok och kladd till dagbok skall föras med ordning och tydlighet. Anteckningar får inte utplånas, strykas över eller på något annat sätt göras oläsliga. Om en felskrivning sker skall rättelse göras genom en särskild anteckning. *Lag (2008:1311)*.

**3 §** Ett fartygs dagböcker förs under befälhavarens tillsyn.

Om skeppsdagboken inte förs av befälhavaren skall den föras av den främste av styrmännen. I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan om kännedom om detta kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

Maskindagboken förs av maskinchefen eller, om denne så bestämmer, av den främste av det övriga maskinbefålet. I maskindagboken skall uppges förrådet vid fartygets avgång från hamn av de förnödenheter som behövs för maskineriets drift, förbrukningen av dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel. När tid anges skall samma ortstid användas som i skeppsdagboken.

**4 §** Ytterligare föreskrifter om dagböcker meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

**5 §** En dagbok förd på ett svenskt fartyg eller på ett danskt, finskt eller norskt fartyg som befinner sig i svensk hamn skall hållas tillgänglig för var och en som vill ta del av innehållet, om hans rätt är beroende av detta. I fråga om anteckningar som har samband med en sammanstötning med ett annat fartyg, till vars dagbok motsvarande tillgång inte finns, gäller detta dock inte förrän sjöförklaring eller undersökning enligt 20 § hålls offentligt eller talan väckts på grund av sammanstötningen.

En dagbok skall förvaras av redaren i minst tre år efter dess avslutning. Om talan väcks inom den tiden i anledning av en händelse om vilken en anteckning gjorts i dagboken, skall boken förvaras till dess målet har avgjorts genom lagakraftvunnen dom.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även i fråga om kladd till dagbok samt på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri.

### **Bevarande av bevis vid sjöolycka**

**5 a §** Om det har inträffat en sjöolycka eller ett tillbud till sjöss ska följande material, för tiden före, under och efter olyckan, bevaras:

1. sjökort,
2. dagböcker,
3. elektroniska och magnetiska inspelningar och videoband, inklusive information från färdskrivarsystem och annan elektronisk utrustning, och
4. teknisk, medicinsk, livräddande eller annan liknande utrustning som skäligen kan anses ha betydelse för undersökning av olyckan eller tillbudet.

Materialet får inte undanhållas, förstöras, ändras eller manipuleras. Materialet ska bevaras till dess den myndighet som undersöker olyckan eller tillbudet har avslutat sin undersökning eller beslutat att inte inleda någon undersökning. För dagböcker och på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri gäller härutöver 5 §. *Lag (2011:547)*.

### **Sjöförklaring**

**6 §** Sjöförklaring skall hållas för ett svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg

1. när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
2. när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
3. när någon som avlidit ombord har begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har försvunnit eller övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller
8. när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Bestämmelser om vissa undantag från första stycket finns i 13 § tredje stycket och 17 §.

**7 §** Sjöförklaring skall vidare hållas för ett svenskt fartyg, när i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift Transportstyrelsen förordnar om detta eller befälhavaren eller redaren finner det påkallat. Detsamma gäller när en lastägare eller lastförsäkringsgivare i annat fall än som avses i 13 § tredje stycket eller 17 § andra stycket begär det för att få upplysning om orsaken till en skada av någon betydelse på godset, vilken har eller kan antas ha uppkommit i samband med fartygets drift.

Om Transportstyrelsen förordnar att sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En lastägars eller lastförsäkringsgivares begäran om sjöförklaring skall göras hos någon av dessa. *Lag (2008:1311)*.

**8 §** Genom sjöförklaringen skall händelsen och dess orsaker om möjligt klarläggas. Alla förhållanden som kan antas ha medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjösäkerhetssynpunkt skall utredas.

Utredningen sker genom förhör med fartygets befälhavare och de medlemmar av besättningen och andra personer som antas kunna lämna någon upplysning i saken. Handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning skall granskas. I den mån det kan antas främja utredningen skall syn hållas på fartyget eller den plats där händelsen inträffat.

**9 §** Om det inte finns något hinder skall sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen har inträffat eller, om händelsen inträffat till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Sjöförklaringen får dock anstå till dess fartyget anlöper en annan hamn, om en avsevärd besparing i kostnaderna för fartyget eller någon annan väsentlig fördel därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall genast skriftligen underrätta Transportstyrelsen om anståndet och anledningen till det.

Medan fartyget befinner sig i en hamn som anges i första stycket kan sjöförklaringen hållas även på en annan ort, om särskilda skäl föranleder det.

Sjöförklaring med anledning av att ett fartyg har försvunnit eller med anledning av att befälhavaren och var och en som kunnat träda i hans ställe har omkommit, skall hållas på den ort som Transportstyrelsen bestämmer. *Lag (2008:1311)*.

**10 §** Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen skall hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som Sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna skall vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande. *Lag (1996:268)*.

**11 §** När sjöförklaring skall äga rum skall fartygets befälhavare snarast möjligt göra anmälan om detta hos den domstol som skall hålla sjöförklaringen. Om anmälan inte görs av befälhavaren svarar redaren för att anmälan görs. Detta gäller också när redaren tagit emot en underrättelse eller en begäran enligt 7 § andra stycket.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift på hela besättningen och på de personer, bland besättningen eller i övrigt, som antas kunna lämna upplysning i saken och, om det kan ske, på sakägarna och deras ombud. Den skall vara åtföljd av ett exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 §.

Om anmälningen görs efter ett förordnande eller en begäran enligt 7 § skall den även innehålla uppgift om detta.

**12 §** När anmälan har gjorts skall rätten sätta ut sammanträde för sjöförklaring att äga rum så snart det kan ske. Om det är ändamålsenligt skall sammanträdet hållas ombord på fartyget.

Till sammanträdet kallar rätten på lämpligt sätt fartygets befälhavare och de övriga personer som skall höras. En medlem av besättningen kan kallas genom befälhavaren.

Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar till dem, om de finns i behåll. Befälhavaren eller någon annan kan föreläggas att vid sammanträdet visa även andra handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning i saken. Föreläggandet får meddelas vid vite.

Om det kan ske skall sakägarna genom särskilda meddelanden underrättas om tid och plats för sammanträdet samt var och när anmälan om sjöförklaring med tillhörande handlingar finns tillgänglig. Transportstyrelsen skall alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet.

De särskilda ledamöterna skall ta del av anmälningshandlingarna. Om det finns tid för det skall de för ordföranden före sammanträdet skriftligen ange de frågor som bör utredas från nautisk, teknisk eller någon annan synpunkt. *Lag (2008:1311)*.

**13 §** Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får rätten bevilja anstånd med sjöförklaringen om den därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning för det andra fartyget. Ett sådant anstånd får inte beviljas för längre tid än som är oundgängligen nödvändigt.

Utöver vad som följer av 5 kap. 1 § rättegångsbalken får sjöförklaring hållas inom stängda dörrar, om det vid förklaringen kommer att lämnas uppgifter för vilka sekretess gäller enligt 29 kap. 13 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Vid sjöförklaring inom stängda dörrar får en annan enskild sakägare än redaren inte närvara utan redarens samtycke.

Har sammanstötning skett med ett utländskt fartyg, för vilket varken sjöförklaring eller motsvarande utredning ska hållas, behöver sjöförklaring inte äga rum om Transportstyrelsen inte bestämmer något annat. Hålls sjöförklaring ska bestämmelserna i andra stycket om handläggning inom stängda dörrar ha motsvarande tillämpning. *Lag (2009:460)*.

**14 §** Vid sjöförklaringens början skall fartygets dagböcker och kladdar till dem jämföras med varandra och med det exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 § som fogats till anmälan. Av dem som skall höras får endast den som har tagit befattning med dagboksföringen närvara vid genomgången, om inte särskilda skäl föranleder något annat.

Annat skriftligt utredningsmaterial läggs fram och syn företas när det är lämpligt.

**15 §** Befälhavaren och övriga personer som har kallats skall höras var för sig. Ingen av dem får närvara vid förhör med någon annan utan att det finns särskilda skäl för det.

Förhöret hålls av rätten. Med rättens tillstånd kan förhöret hållas av företrädare för Transportstyrelsen eller av en sakägare. Var och en som har hörts skall bekräfta sin berättelse med ed, om inte laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner att ed inte bör avläggas. Rätten skall före förhöret upplysa den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed och om edens vikt.

Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: "Jag N. N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat. "

Andra än befälhavaren eller medlemmar av besättningen har rätt att för sin inställelse vid rätten få ersättning av allmänna medel i enlighet med bestämmelserna om ersättning till vittne. Ersättningen skall stanna på staten. I fråga om ersättning för inställelse till förhör inför en utlandsmyndighet meddelas bestämmelser av regeringen. *Lag (2008:1311)*.

**16 §** Om en utredning som har skett genom sjöförklaring är ofullständig i något avseende, kan Transportstyrelsen förordna att den skall fullständigigas vid en ny sjöförklaring och bestämma på vilken ort den nya sjöförklaringen skall hållas. I ett sådant fall har bestämmelserna i 7 § andra stycket och 11 § motsvarande tillämpning. *Lag (2008:1311)*.

**17 §** Om en tillfredsställande utredning av en händelse som avses i 6 § är eller kan väntas bli tillgänglig i någon annan ordning, får Transportstyrelsen medge att sjöförklaring enligt det lagrummet underläts eller att den skjuts upp

i avvaktan på en sådan utredning.

Regeringen får föreskriva att sjöförklaring enligt 6 § inte behöver hållas, om sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §.

Regeringen får föreskriva inskränkningar i Transportstyrelsens rätt enligt 7 § första stycket, 13 § tredje stycket, 16 § och 18 § andra stycket att förordna om sjöförklaring i fall då sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §. *Lag (2008:1311)*.

**18 §** För fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten hålla sjöförklaring när befälhavaren eller redaren eller behörig myndighet i fartygets hemland finner det påkallat. För annat utländskt fartyg hålls i ett sådant fall sjöförklaring om det finns skäl.

Om en utredning av en händelse som inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig från sjösäkerhetssynpunkt och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, får Transportstyrelsen förordna att sjöförklaring skall äga rum.

Finner en myndighet som anges i första stycket att sjöförklaring är påkallad eller förordnar Transportstyrelsen om sjöförklaring, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. Anmälan om sjöförklaring görs därefter av befälhavaren eller redaren enligt 11 §. *Lag (2008:1311)*.

**19 §** Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndighet ska lämna en tingsrätt som håller sjöförklaring den medverkan tingsrätten begär för utredningen. För polismyndigheternas utredningar gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken. *Lag (2008:1311)*.

## **Annan undersökning av sjöolyckor**

**20 §** Om undersökning från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor och andra händelser som berör sjöfarten finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

## **Besiktning**

**21 §** Sjöfartsverket skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen skall hållas tillgänglig hos de tingsrätter som Sjöfartsverket anger.

**22 §** Uppstår fråga huruvida ett fartyg efter inträffad skada skall anses kunna sättas i stånd eller inte, skall yttrande om detta avges av minst tre besiktningsmän.

Besiktningsmännen förordnas på ansökan av fartygets ägare, redare eller befälhavare. Inom landet förordnar rätten på den ort där besiktningen skall äga rum besiktningsmän bland de personer som är upptagna på förteckningen enligt 21 §. Utomlands förordnas besiktningsmän av den myndighet som är behörig enligt lag eller sedvänja på besiktningsorten eller av en svensk utlandsmyndighet eller, där en sådan inte finns, av en dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

Vid besiktning inom landet skall besiktningsmännen avkräva befälhavaren fartygets nationalitetshandling. Om fartyget förklaras vara icke iståndsättligt, skall de till Sjöfartsverket genast sända in nationalitetshandlingen, en avskrift av yttrandet och bevis om att de är behörigen förordnade. När en besiktning äger rum utomlands skall utlandsmyndigheten, om det kan ske, iaktta vad som nu sagts. Sjöfartsverket skall utan dröjsmål ge registermyndigheten del av besiktningsmännens yttrande, om det rör ett svenskt fartyg.

**23 §** Om skada har drabbat ett fartyg eller gods i gemensamt haveri, får var och en som haveriet rör låta en eller flera besiktningsmän utreda och värdera skadan. Detta gäller också i fråga om en skada i enskilt haveri när utredning om skadan fordras för bestämmande av bidragsvärdet för fartyg eller gods.

Besiktningsmän utses av den som haveriet rör eller förordnas på hans ansökan av den myndighet som anges i 22 §.

**24 §** Om ägaren till ett fartyg eller redaren eller någon som i redarens ställe har befattning med fartyget eller befälhavaren vill anordna en annan besiktning av fartyg eller gods än som avses i 22 eller 23 § och han inte själv

utser besiktningsmän, skall den myndighet som anges i 22 § på hans ansökan förordna en eller flera besiktningsmän. Detta gäller också, om en lastägare eller lastförsäkringsgivare vill låta besiktiga lasten i andra fall än som avses i 23 §.

**25 §** En besiktningsman får inte vägras tillträde till fartyget och lasten för att utföra besiktningen utom när sådant tillträde skulle föranleda oskälig kostnad för fartyget eller någon annan väsentlig olägenhet.

## Avdelning VI Avslutande bestämmelser

### 19 kap. Om preskription av vissa fordringar

1 § /Upphör att gälla U:2013-09-03/ Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,
2. 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; fordran upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,
3. fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,
4. fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på honom enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,
5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,
6. fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, 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. fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,
8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,
9. fordran på ersättning för en oljeskada enligt bestämmelserna i 10 kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock att talan inte i något fall får väckas senare än 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.

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.

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

Den som infriat en fordran som avses i 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.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i 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 första stycket 1 eller 2, 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 första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första

stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. *Lag (1995:1314)*.

1 § /*Träder i kraft I:2013-09-03*/ 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 på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,
6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, 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 befordran: 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. 15 § 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.

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.

Den som infriat en fordran som avses i 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.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i 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 första stycket 1 eller 2, 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 första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. *Lag (2013:328)*.

## 20 kap. Straffbestämmelser

**1 §** Om en befälhavare försummar att enligt 6 kap. 1 § första och andra styckena se till att fartyget är sjövärdigt, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som försummar att avhjälpa fel eller brist i sjövärdigheten enligt 1 kap. 9 §, om han ägt eller bort äga kännedom om felet eller bristen.

Om en redare underlåter att, trots att det är möjligt för honom, hindra fartyget att gå till sjöss när en förestående resa på grund av fel eller brist i sjövärdigheten kan bli förenad med allvarlig fara för de ombordvarande, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

**2 §** Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om inte oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, skall dömas till fängelse i högst två år.

**3 §** Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

**4 §** Den som framför ett fartyg, som med motordrift kan framföras med en hastighet om minst femton knop eller som har ett skrov med en största längd av minst tio meter, efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Det som föreskrivs om den som framför ett fartyg gäller även den som i övrigt på ett sådant fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss.

För sjöfylleri döms också den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra uppgiften på ett betryggande sätt. *Lag (2010:297)*.

**5 §** Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, döms för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om

1. gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. gärningsmannen annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
3. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra har varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
4. framförandet av fartyget har inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss. *Lag (2010:297)*.

**6 §** Avviker en befälhavare från tjänsten och överger fartyget, döms han till böter eller fängelse i högst ett år.

Om en befälhavare försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § första stycket eller i övrigt som god sjöman när fartyget är i fara, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

**7 §** Försummar befälhavaren sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § andra stycket när någon annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken eller enligt 8 kap. 4 § när fartyget sammanstött med ett annat fartyg, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

**8 §** Om någon som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av en sjöolycka, genom att lämna olycksplatsen utan tvingande skäl eller på annat sätt, undandrar sig att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas av honom eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, döms han, om gärningen inte är belagd med straff i 7 §, till böter eller fängelse i högst ett år.

En befälhavare på ett fartyg som är infört i ett fartygsregister får i stället för sitt namn och hemvist uppge fartygets namn och hemort.

**9 §** Försummar befälhavaren vad han enligt 6 kap. 3 §, eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen, är skyldig att göra vid prejning eller visitering, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

**10 §** En befälhavare döms till böter,

1. om han försummar att enligt 6 kap. 1 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i sjövärdigheten,
2. om han försummar att enligt 6 kap. 4 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,
3. om han försummar att avge rapport enligt 6 kap. 14 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en sådan rapport,
4. om han vägrar att i fall som avses i 18 kap. 22 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller
5. om han utan laga hinder vägrar att i ett sådant fall som avses i 22 kap. 2 § på fartyget ta med en befälhavare eller en sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff döms en befälhavare eller en redare om han försummar att enligt 18 kap. 11 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att en sjöförklaring skjuts upp, utan att förutsättningar finns enligt 18 kap. 9 §.

**11 §** Försummar någon sin skyldighet enligt denna lag i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligen eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, döms han till böter.

Till samma straff döms

1. en befälhavare eller en redare om han obehörigen vägrar någon att ta del av en dagbok, en kladd till dagbok eller en på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri,
2. en redare om han försummar sin skyldighet att förvara en sådan handling, samt
3. om gärningen inte är ringa, den som på annat sätt än som anges i denna paragraf uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 18 kap. 5 a §. *Lag (2011:547)*.

**12 §** Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 § och därigenom visat sig olämplig att utöva en sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid skall fräntas rätten att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Om ett sådant beslut meddelas, skall domstolen samma dag underrätta Transportstyrelsen. I fråga om radiooperatör skall även Post- och telestyrelsen underrättas.

Vidtas åtgärder för att väcka åtal, får Transportstyrelsen i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom finns eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annat. Om det inte längre finns fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten att överklaga Transportstyrelsens beslut till regeringen är inte inskränkt till viss tid. *Lag (2008:1311)*.

**13 §** En redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 7 kap. 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett bevis som avses i 7 kap. 3 § ombord på fartyget, döms till böter. I ringa fall ska inte dömas till ansvar. *Lag (2012:353)*.

14 § /Upphör att gälla U:2013-09-03/ En fartygsägare, som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 kap. om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i 10 kap. föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter. *Lag (2012:353)*.

14 § /Träder i kraft I:2013-09-03/ En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 eller 10 a kap. om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex

månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10 eller 10 a kap. inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § eller i 10 a kap. 11 eller 12 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter. *Lag (2013:328)*.

**15 §** Om flera har medverkat till en gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff döms inte ut enligt denna lag om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken. *Lag (2012:353)*.

**16 §** Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämställs med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget. Detta gäller dock inte vid tillämpningen av 13 § första stycket. *Lag (2012:353)*.

## **21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål, m.m.**

**1 §** Första domstol i tvistemål rörande ett förhållande som avses i denna lag är den tingsrätt som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detta gäller också brottmål i fråga om en gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som anges i första stycket uteslutande en båt som inte hålls i drift yrkesmässigt eller annars i förvärvssyfte, får målet tas upp även av en tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

**2 §** I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har upphört att gälla.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första och andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Om flera är redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden eller av de gemenskapsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § 1-3 eller 5 den lagen. Andra stycket i denna paragraf gäller dock om fartyget är belagt med kvarstad. *Lag (2007:443)*.

**3 §** Talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av styckegods får väckas endast vid sjörättsdomstolen för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där han har sin vanliga vistelseort,
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts,
3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller
4. som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

4 § Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid

1. sjörättsdomstol för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse,
2. sjörättsdomstol för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten,
3. domstol i den stat där kändan har sitt hemvist eller annars är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrett, eller
4. domstol i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrett.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid en annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

5 § /Upphör att gälla U:2013-09-03/ Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. får väckas i Sverige endast om oljeskadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Är en svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall regeringen bestämma att en av dessa domstolar skall handlägga samtliga mål.

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning görs i begränsningsmål som avses i 12 kap. *Lag (1995:1081)*.

5 § /Träder i kraft I:2013-09-03/ Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller bunkeroljeskada enligt 10 a kap. får väckas i Sverige endast om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada eller bunkeroljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Om en talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka har väckts vid flera domstolar, ska regeringen bestämma att en av dessa domstolar ska handlägga samtliga mål.

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap. *Lag (2013:328)*.

6 § /Upphör att gälla U:2013-09-03/ Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention och var domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen skall, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan skall fogas

1. domen i original eller i kopia som bestyrkts av en myndighet,
2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna skall vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Är en handling i ärendet skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökan.

Bifalls ansökan, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftäggande dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens beslut överklagats. *Lag (1995:1081)*.

6 § /*Träder i kraft 1:2013-09-03*/ Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen och om domstolarna i den staten var behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen ska, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte någon skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

En ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan ska fogas

1. domen i original eller i kopia som bestyrkts av en myndighet,
2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna ska vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset ska vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Om en handling i ärendet är skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, ska handlingen åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen ska vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökan.

Om en ansökan bifalls, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftäggande dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens beslut överklagats. *Lag (2013:328)*.

7 § Har i enlighet med bestämmelserna i den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention en begränsningsfond upprättats i en annan stat, som har tillträtt den konventionen, enligt lagen i den staten och har en ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt 10 kap. väckts vid en svensk domstol, rätt att begränsa sitt ansvar, skall domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag. *Lag (1995:1081)*.

8 § I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp brottmål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i brottmål i allmänhet tillämpas. Om sjörättsdomstol inte finns på den ort där den misstänkte skall svara enligt dessa bestämmelser, väcks åtal vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten. *Lag (1995:1081)*.

9 § Talan mot dispasch förs genom klander hos tingsrätten för den ort där dispaschen är utgiven.

Om dispaschen inte klandras, skall den gälla. *Lag (1995:1081)*.

10 § En tingsrätt är i dispaschmål domför med tre eller högst fyra lagfarna domare tillsammans med tre särskilda ledamöter utsedda enligt 11 §. Rätten är dock domför med en lagfaren domare när målet bereds samt vid prövning

om klander skall avvisas och vid handläggning enligt 11 §. *Lag (2005:705)*.

**11 §** För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål skall Sjöfartsverket varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

En särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen. *Lag (1995:1081)*.

**12 §** Om någon vill klandra en dispasch skall han eller hon inom fyra veckor från dispaschens dag ge in en klanderinlaga till tingsrätten. Med de avvikelser som följer av tredje stycket i denna paragraf har bestämmelserna i 52 kap. 2, 3, 5, 6, 8, 9, 11 och 12 §§ rättegångsbalken motsvarande tillämpning i mål om klander av dispasch.

Upptas klander av en dispasch har en motpart rätt att utan avgift få del av klanderinlagan. Vill han eller hon bemöta klandret skall han eller hon senast fyra veckor efter fullföljdstidens utgång ge in en skriftlig förklaring till tingsrätten. Tingsrätten bör sända meddelanden till alla kända sakägare om rätten att få del av klandret och att avge förklaring.

Rätten får hålla förhör eller förhandling även för annat ändamål än som avses i 52 kap. 11 § rättegångsbalken. Rättens avgörande av saken sker genom utslag. *Lag (2005:705)*.

**13 §** Tingsrättens utslag eller beslut i dispaschmål överklagas enligt bestämmelserna om överklagande av beslut i tvistemål. *Lag (2005:705)*.

**14 §** Bestämmelserna om särskilda rättsmedel i 58 och 59 kap. rättegångsbalken skall tillämpas i fråga om dispasch. Vad som sägs i 58 kap. 10 a och 13 §§ och 59 kap. 4 a § rättegångsbalken om fullföljd av talan gäller även klander av dispasch. *Lag (1995:1081)*.

## 22 kap. Särskilda bestämmelser

Vissa bestämmelser om sjömän m. m.

**1 §** Sedan ett fartyg utklarerats och i övrigt är färdigt att avgå får en ombordanställd inte för en skuld hindras att avresa och inte heller något av vad han fört ombord för tjänsten tas i mät eller beläggas med kvarstad.

**2 §** På ett svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som regeringen föreskriver, tas med sjöman, vilken har rätt till fri resa enligt 29, 31 eller 32 § sjömanslagen (1973:282) eller vars resa till hemorten en svensk utlandmyndighet på någon annan grund är skyldig att besörja, till bestämmelseorten eller någon annan hamn som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall tas med urna innehållande askan efter en avliden svensk befälhavare eller sjöman och, om det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade egendom. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter fullgörs.

Regeringen får förordna att bestämmelserna i första stycket om en avliden befälhavares eller sjömans aska eller efterlämnade egendom skall gälla även i fråga om en avliden befälhavare eller sjöman från ett annat land.

### Särskilda dragningsrätter

**3 §** Med särskilda dragningsrätter avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenska kronor skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Statsansvar för vissa rättsförluster m. m.

**4 §** Kommer till följd av 2 kap. 10 § eller 3 kap. 9 § ett förvärv eller en panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot den rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning gäller enligt de paragraferna, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.

Om någon lider förlust till följd av ett tekniskt fel i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel eller i en anordning som hos registermyndigheten eller någon annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

Om personuppgifter i fartygsregistret har behandlats i strid med denna lag eller andra föreskrifter om registret, är också 48 § personuppgiftslagen (1998:204) tillämplig. *Lag (2001:384)*.

**5 §** Kommer till följd av beslut i ett ärende om rättelse förlust att drabba en rättsägare som avses i 2 kap. 29 §, har han rätt till ersättning av staten. Ersättning betalas dock inte om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

**6 §** Staten företräds i ett ärende om ersättning enligt 4 eller 5 § av den myndighet som regeringen bestämmer.

**7 §** Vill den som är part i ett mål om beståndet av en rätt till skepp eller skeppsbygge kräva ersättning enligt 4 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 6 § om rättegången.

Om förberedelsen i målet har avslutats utan att någon ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidta en av åtgärderna inom en viss tid. Iakttas inte tiden är ersättningskravet förfallet. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

**8 §** Har den som enligt 4 eller 5 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att kräva beloppet av någon annan som skadestånd, träder staten in i rätten mot denne.

Ersättning enligt 4 eller 5 § på grund av en domstols dom betalas ut sedan domen har vunnit laga kraft.

### **Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten**

**9 §** Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge, en andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom eller om bättre rätt till egendomen eller annars i en fråga som angår inskrivning i fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel, skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelsen skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om egendomen att den kan identifieras i registret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, skall rätten genast sända domen eller beslutet till registermyndigheten. *Lag (2001:384)*.

**10 §** Kustbevakningen, Tullverket och polismyndigheterna skall biträda registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering och identifiering av skepp och inskrivning av rätt till skepp och andel i sådan egendom följs. De angivna myndigheterna har, liksom registermyndigheten, för detta ändamål rätt till tillträde till ett skepp. De skall underrätta registermyndigheten om försummelser att följa bestämmelserna. *Lag (2001:384)*.

## **Övergångsbestämmelser**

1994:1009

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Genom lagen upphävs, med de begränsningar som anges i 2, sjölagen (1891:35 s. 1) och lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden.
2. Övergångsbestämmelserna till de lagar som anges i 1 eller till vidtagna ändringar däri skall fortfarande gälla i tillämpliga delar.
3. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till föreskrifter som har ersatts genom bestämmelser i denna lag, skall i stället de nya bestämmelserna tillämpas.
4. I fråga om avtal om godsbefordran ingångna före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Om ett konossement har utfärdats efter ikraftträdandet enligt ett sådant avtal skall dock de nya bestämmelserna alltid tillämpas såvitt avser förhållandet till tredje man som innehar konossementet.
5. I fråga om avtal om passagerarbefordran ingångna före ikraftträdandet gäller de äldre bestämmelserna i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet.

1995:1081

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Genom lagen upphävs lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.
2. Så länge Sverige är bundet av den i 10 kap. angivna 1969 års ansvarighetskonvention skall dock följande gälla:

a) I fråga om ett fartyg, som är registrerat i en främmande stat vilken är bunden av 1969 års ansvarighetskonvention men inte av den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, skall lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss tillämpas i stället för denna lag.

b) I fråga om ett fartyg, som är registrerat i Sverige eller i en främmande stat vilken är bunden av 1992 års ansvarighetskonvention, skall lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss fortfarande tillämpas. Om en oljeskada inte till fullo kan ersättas enligt den lagen eller enligt lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden, skall de nya bestämmelserna tillämpas. Därvid skall begränsningsbeloppet i 10 kap. 5 § första stycket och ansvarsbeloppet i 10 kap. 6 § första stycket minskas med vad som kan ersättas enligt 5 § första stycket lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

c) Vad som sägs i b gäller också i fråga om ett fartyg, som är registrerat i en främmande stat vilken inte är bunden vare sig av 1969 års ansvarighetskonvention eller av 1992 års ansvarighetskonvention.

3. När lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss tillämpas enligt 2 skall 9 kap. 3 § 2 och 12 kap. 1 § andra stycket sjölagen gälla i sin äldre lydelse.

1995:1312

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1996. I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet gäller dock äldre bestämmelser.

1995:1314

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. I fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet gäller dock äldre bestämmelser.

2000:187

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000. Äldre föreskrifter gäller för beräkning av ränta som avser tid före ikraftträdandet.

2001:384

1. Denna lag träder i kraft den 1 december 2001.
2. Vid överklagande av ett beslut som har meddelats före ikraftträdandet skall äldre bestämmelser tillämpas.

2002:357

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2002.
2. För beräkning av ränta som avser tid före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Har en sakägarförteckning upprättats före ikraftträdandet, gäller äldre bestämmelser.

2002:610

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Äldre bestämmelser gäller dock i fall då den händelse som ansvaret grundas på har inträffat före ikraftträdandet.

2004:651

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Äldre föreskrifter skall gälla när den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna.

3. Så länge Sverige är bundet av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar skall dessutom följande gälla:

a) Äldre föreskrifter skall gälla om den som åberopar ansvarsbegränsning har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar men inte av 1996 års ändringsprotokoll till den konventionen.

b) Trots vad som sägs i 9 kap. 7 § andra stycket första meningen skall vad som sägs i 9 kap. 8 § gälla på motsvarande sätt när en begränsningsfond har upprättats enligt 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i Sverige eller i en annan stat som är bunden av den konventionen.

2005:155

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2005. Äldre bestämmelser tillämpas i fråga om beslut om stämpelskatt som meddelats före ikraftträdandet.

2005:705

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller i fråga om krav på prövningstillstånd vid överklagande av utslag och beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

## All offentlig makt i Sverige utgår från folket och riksdagen är folkets främsta företrädare

**Riksdagen är den högsta beslutande församlingen i vårt land. Svenska folket väljer vart fjärde år 349 personer som ska företräda dem i riksdagen.**

Riksdagens uppgifter är att stifta lagar, besluta om skatter och bestämma statens budget. Riksdagen granskar också regeringen och de statliga myndigheterna. Dessutom har riksdagen stort inflytande på utrikespolitiken.

[Så funkar riksdagen](#)



Adresser och telefonnummer till riksdagen.

- [Kontakta](#)



Öppna data, Twitter, RSS och andra tjänster.

- [Bevaka](#)



Öppna debatter, visningar och studiebesök.

- [Besök](#)



Publikationer, studiematerial och böcker.

- [Beställ](#)
- [Debatter & beslut](#)
  - [Debatter och beslut om förslag](#)
  - [Interpellationsdebatter](#)
  - [Information från regeringen](#)
  - [Övriga debatter](#)
  - [Övriga kammaraktiviteter](#)
- [Ledamöter & partier](#)
  - [Ledamöterna](#)
  - [Socialdemokraterna](#)
  - [Moderaterna](#)
  - [Miljöpartiet](#)
  - [Folkpartiet](#)
  - [Centerpartiet](#)
  - [Sverigedemokraterna](#)
  - [Vänsterpartiet](#)
  - [Kristdemokraterna](#)
- [Utskotten & EU-nämnden](#)
  - [Arbetsmarknadsutskottet](#)
  - [Civilutskottet](#)
  - [Finansutskottet](#)
  - [Försvarsutskottet](#)
  - [Justitieutskottet](#)
  - [Konstitutionsutskottet](#)
  - [Kulturutskottet](#)
  - [Miljö- och jordbruksutskottet](#)
  - [Näringsutskottet](#)
  - [Skatteutskottet](#)
  - [Socialförsäkringsutskottet](#)
  - [Socialutskottet](#)
  - [Trafikutskottet](#)
  - [Utbildningsutskottet](#)
  - [Utrikesutskottet](#)
  - [Sammansatta utrikes- och försvarsutskottet](#)
  - [EU-nämnden](#)
- [Dokument & lagar](#)
  - [Lagar](#)
  - [Förslag](#)
  - [Utskotten och EU-nämnden](#)
  - [Frågor och anmälningar](#)
  - [Utredningar](#)
  - [Kammaren](#)
  - [EU](#)
- [Så funkar riksdagen](#)
  - [Demokrati](#)
  - [Riksdagen i samhället](#)
  - [Riksdagens uppgifter](#)
  - [Talmannen](#)
  - [Så arbetar ledamöterna](#)

- [Så arbetar utskotten](#)
- [Så arbetar EU-nämnden](#)
- [Så arbetar partierna](#)
- [Internationellt arbete](#)
- [Förvaltningen](#)
- [Riksdagens myndigheter och nämnder](#)
- [Ordbok](#)
- [Frågor & svar](#)

- [Press](#)
- [Lärare](#)
- [Biblioteket](#)
- [Ordbok](#)
- [Lättläst](#)
- [Teckenspråk](#)
- Other languages

Välj

### [Sveriges riksdag](#)

Sveriges riksdag 100 12 Stockholm Telefon: 08-786 40 00

Frågor om riksdagen Telefon: 020-349 000 E-post: [riksdagsinformation@riksdagen.se](mailto:riksdagsinformation@riksdagen.se)

[Om webbplatsen](#)[Cookies](#)