

Sjölag 15.7.1994/674

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

I AVDELNINGEN

FARTYG

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

1 § (23.12.1999/1302)

Ett fartygs nationalitet

Ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg, om det till mer än sex tiondedelar ägs av finska medborgare eller finska juridiska personer.

Det ministerium som handhar sjöfartsfrågor, nedan ministeriet, skall under förutsättningar som bestäms genom förordning godkänna ett annat än i 1 mom. avsett fartyg som finskt, om en medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, äger mer än sex tiondedelar av fartyget. Ett sådant godkännande skall återkallas på begäran av fartygets ägare.

Ministeriet kan under förutsättningar som bestäms genom förordning godkänna också ett annat än i 1 och 2 mom. avsett fartyg som finskt, om fartygets drift står under ett avgörande finskt inflytande.

Ett fartyg, som med stöd av 1 mom. skall anses vara finskt, kan överföras till fartygsregistret i en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i enlighet med den statens lagstiftning om registrering av fartyg som ägs av medborgare eller juridiska personer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Ministeriet kan under förutsättningar som bestäms genom förordning för främjande av landets varvsindustri och sysselsättning ge tillstånd till att ett fartyg som enligt 1 mom. skall anses som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i detta land, om det är fråga om ett i Finland byggt fartyg som så snart det har blivit färdigbyggt införs i fartygsregistret i en sådan stat, och om det mellan fartyget och registreringslandet råder ett verkligt samband i fråga om äganderätten till fartyget eller dess besittning eller användning.

2 §

Fartygs registrering

Ett finskt fartyg som används i handelssjöfart skall vara infört i fartygsregistret enligt fartygsregisterlagen (512/93).

3 §

Nationalitetscertifikat och andra skeppshandlingar

Ett handelsfartyg som används till sjöfart skall ha nationalitetscertifikat ombord samt dessutom vara försett med övriga efter fartygets och fartens art särskilt föreskrivna certifikat och skeppshandlingar.

4 §

Ett fartygs hemort

Ett i Finland registrerat fartygs hemort är den hamnort här i landet, som enligt ägarens anmälan anges i fartygsregistret.

Såsom ett icke registrerat finskt fartygs hemort anses ägarens hemort eller, om han inte har sin hemort här i landet, Helsingfors stad.

5 §

Överlåtelse av fartyg

Överlåtelse av ett registrerat eller ett registreringspliktigt fartyg skall ske skriftligen och i närvaro av vittnen.

Beträffande ett fartygs överlåtelse vid exekutiv försäljning tillämpas vad därom särskilt stadgas.

Vad i denna paragraf och i 6 § sägs om fartyg gäller också andel i ett fartyg.

6 §

Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse

Har någon överlåtit ett fartyg eller en andel i ett fartyg till flera och har den, till vilken den senare överlåtelsen skedde fått sitt förvärv inskrivet i fartygsregistret är en tidigare överlåtelse utan verkan mot honom, om hans förvärv skedde i god tro och mot vederlag.

7 §

Fartygs förklarande för icke istandsättligt

Ett fartyg som har skadats skall vid besiktning förklaras vara icke istandsättligt, när istandsättningen inte är möjlig eller, ifall fartyget, då istandsättningen måste utföras på annan ort, inte kan föras dit, samt också då fartyget inte är värt att sättas i stånd.

Om fartyget finns på utrikes ort, iakttas beträffande fartygs förklarande för icke istandsättligt den ordning som där gäller för avgivande av en dylik förklaring.

8 §

Fartygs sjövärdighet och säkra drift (17.3.1995/369)

Ett fartyg skall då det används i sjöfart vara så byggt, utrustat, bemannat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter, att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv och egendom är tryggade.

Om fartygs konstruktion, utrustning, bemanning, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt om fartygs besiktning bestäms genom förordning. Genom förordning bestäms även om fartygs personlistor och helikopterverksamhet på fartyg.
(4.12.1998/924)

Trafikministeriet kan enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om sådant som nämns i 2 mom. Dessutom kan sjöfartsstyrelsen enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer som ansluter sig till fartygs sjövärdighet samt i enskilda fall bevilja undantag från kraven i stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag.

Om besiktning enligt denna lag stadgas i 18 kap.

8 a § (17.3.1995/369)

Redarens säkerhetsledningssystem

Finska redare samt utländska redare som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde skall ha ett sådant säkerhetsledningssystem genom vilket fartygssäkerheten ombord på redarens fartyg utvecklas och upprätthålls.

Om redarens säkerhetsledningssystem stadgas genom förordning.

Trafikministeriet kan, enligt vad som stadgas genom förordning, utfärda närmare föreskrifter om redarens säkerhetsledningssystem. Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, i enskilt fall bevilja undantag från kraven i stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem.

8 b § (17.3.1995/369)

Tillsyn

Om tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och säkra drift samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift ävensom tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem gäller lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/95) och vad som stadgas eller bestäms med stöd av den.

8 c § (30.12.2002/1359)

Trafiktillstånd för höghastighetsfartyg

Trafiktillstånd för höghastighetsfartyg enligt 1994 års och 2000 års säkerhetskod för höghastighetsfartyg som anges i kapitel X i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) beviljas och vid behov återkallas av sjöfartsverket på de grunder som anges i koderna.

Ett beslut om återkallande av trafiktillstånd skall iakttas även om ändring har sökts, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

9 §

Lagens tillämpningsområde

På fartyg som inte används i handelssjöfart tillämpas stadgandena i denna lag endast om stadgandena i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg.

2 kap

Fartygs registrering

1 §

Fartygs registrering i fartygsregistret

Om fartygs registrering stadgas i fartygsregisterlagen.

3 kap

Fartygsinteckning och sjöpanträtt

1 §

Fartygsinteckning

Om fartygsinteckning stadgas i lagen om inteckning i fartyg (211/27).

Sjöpanträtt i fartyg

2 §

Fordringar förenade med sjöpanträtt

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 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.

Vad som stadgas i 1 mom. 3 och 4 punkterna gäller inte i fråga om 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 annars har hand om fartygets drift i redarens ställe.

3 §

Fordringarnas förmånsrätt

De fordringar som avses i 2 § 1 mom. 1-5 punkten har inbördes företräde efter punkternas nummerordning. En fordran som avses i 5 punkten har dock alltid företräde framför fordringar som avses i 1-4 punkten och som har uppkommit tidigare.

Fordringar som avses i samma punkt i 2 § 1 mom. har inbördes lika rätt till betalning. Av fordringar som avses i 5 punkten går dock yngre fordran före äldre.

4 §

Sjöpanträttens giltighet

Utom i de fall som avses i 7 § gäller sjöpanträtt i fartyget även om fartyget övergår till en ny ägare eller dess registrering ändras.

Medför frivillig överlåtelse av fartyget till en utlänning att sjöpanträtt upphör för fordran för vilken den förre ägaren inte svarade personligen, eller att förmånsrätten försämras, svarar överlåtaren för vad som till följd därav inte kan ersättas ur fartyget. Finns det flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill.

5 §

Retentionsrätt

Den som har någon annans fartyg eller fartyg under byggnad i sin besittning med anledning av reparations- eller byggnadsuppdrag har rätt att hålla kvar fartyget eller bygget till säkerhet för fordran på grund av uppdraget. Härvid skall i tillämpliga delar iakttas vad som stadgas i lagen om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har avhämtats (688/88).

6 §

Sjöpanträttens upphörande

Sjöpanträtt i fartyg upphör ett år från det att fordringen uppkom, om fartyget inte före det blir föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden kan inte förlängas eller avbrytas, men skall dock inte löpa medan det finns laga hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

7 §

Exekutiv försäljning

Säljs ett fartyg exekutivt i Finland, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget efter det att köpeskillingen har betalats, förutsatt att köpet blir bestående.

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 utan hinder av vad 9 kap. stadgar om begränsning av redarens ansvar, men ger inte utdelning över det belopp som högst skall betalas enligt dessa stadganden.

Exekutiv försäljning av ett fartyg i en främmande stat skall erkännas med den verkan som anges i 1 mom., om försäljningen har verkställts enligt den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

8 §

Fartyg under byggnad

Stadgandena om sjöpanträtt i fartyg har motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det bygget har sjösatts.

Sjöpanträtt i last

9 §

Fordringar förenade med sjöpanträtt i last

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,
- 2) fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt lastägarens fordran för gods som har sålts för någon annan lastägares räkning, och
- 3) en transportörs eller bortfraktares fordringar på grund av fraktavtalet om de kan göras gällande mot den som kräver att godset skall lämnas ut.

10 §

Fordringarnas förmånsrätt

De fordringar som avses i 9 § 1-3 punkten har inbördes företräde efter punkternas nummerordning. Fordringar som avses i samma punkt har inbördes lika rätt till betalning. Av sådana fordringar som avses i 1 och 2 punkten och som hänför sig till skilda händelser skall dock yngre fordran gå före äldre.

11 §

Giltigheten av sjöpanträtt i last

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

Om gods säljs exekutivt, upphör sjöpanträtten i det sedan köpeskillingen har betalats, förutsatt att försäljningen blir bestående.

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

12 §

Upphörande av sjöpanträtt i last

Sjöpanträtt i inlastat gods upphör ett år från det att fordran uppkom, om inte talan före det har väckts i laga ordning eller godset blivit föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden löper likväl inte medan det finns laga hinder mot att godset belägs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Har fordran kommit under behandling av dispaschör anses talan om betalning ha blivit väckt.

Gemensamma stadganden

13 §

Betalning ur panten

Har en borgenär sjöpanträtt i flera panter, utgör varje pant säkerhet för fordringens hela belopp.

Får en borgenär betalt ur en pant för en större del av sin fordran än som belöper på den panten enligt det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för sjöpanträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. Rätt till sådant inträde har också en borgenär för vars fordran någon av panterna särskilt utgjorde säkerhet, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav inte räcker till betalning av hans fordran.

14 §

Betalningsordningen

För fordran för vilken en sjöpanträtt i fartyg eller last utgör säkerhet har borgenären rätt till betalning ur föremålet för panträtten före övriga fordringar. För fordran för vilken en retentionsrätt enligt 5 § utgör säkerhet har borgenären rätt till betalning ur föremålet för retentionsrätten omedelbart efter ovan nämnda fordran.

15 §

Överlåtelse av fordran

Sjöpanträtt består även om fordringen överläts eller tas i anspråk genom utmätning eller på något annat sätt övergår till någon annan.

16 §

Försäkringsersättning

Sjöpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller någon annan anledning utgår för förlust av eller skada på fartyg eller last. Retentionsrätt enligt 5 § kan däremot göras gällande i sådan ersättning.

17 §

Väckande av talan

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

18 §

Kapitlets tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel om sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyg tillämpas när sådan rättighet görs gällande inför finsk myndighet.

Åberopas annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet än vad som avses i detta kapitel, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten får dock inte ges företräde framför sjöpanträtt enligt detta kapitel eller inteckning som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. En sådan rättighet får inte heller annars erkännas i strid med nämnda konvention eller i något hänseende medföra bättre rätt än närmast motsvarande rättighet enligt denna lag.

19 §

Tillämpningen av stadgandena på fartyg under byggnad

Stadgandena i 18 § tillämpas på motsvarande sätt på fartyg under byggnad från det att bygget har sjösatts. För tiden före sjösättningen gäller lagen i den stat där fartyget byggs.

4 kap (24.11.1995/234)

Kvarstad på fartyg

1 § (24.11.1995/234)

Tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för en sjöfordran som avses i denna lag och som i Finland eller ett annat land är eller kan bli föremål för talan.

Stadgandena i kapitlet gäller fartyg som är införda i det finska fartygsregistret eller ett motsvarande utländskt fartygsregister.

Stadgandena i kapitlet gäller inte

- 1) finska fartyg, om sökanden har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftställe i Finland, eller
- 2) fordran på skatt, annan offentlig avgift eller annan offentlighetsrättslig eller därmed jämförbar penningfordran.

2 § (24.11.1995/234)

Förhållande till de allmänna stadgandena om kvarstad

I fråga om sådan kvarstad på fartyg som avses i detta kapitel tillämpas vad 7 kap. rättegångsbalken och 3, 4 och 7 kap. utsködningslagen stadgar om kvarstad och verkställighet av kvarstad, om inte något annat stadgas i denna lag.

3 § (24.11.1995/234)

Förutsättningar för kvarstad

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran som avses i 4 §.

Angående förutsättningarna för att belägga ett fartyg med kvarstad gäller dessutom vad 7 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken stadgar om förutsättningarna för kvarstad.

Om sökanden har en fordran som är förenad med sjöpanträtt i fartyg enligt 3 kap. 2 §, får fartyget beläggas med kvarstad även om sökanden inte har gjort sannolikt att det är fara för att motparten förfar på ett sätt som äventyrar sökandens rätt.

4 § (24.11.1995/234)

Sjöfordran

Med sjöfordran avses ett anspråk som grundar sig på en eller flera 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) avtal som rör användning eller hyra av fartyg antingen på grundval av befaktningsavtal eller liknande,
- 5) avtal som rör befördran av gods med ett fartyg på grundval av befaktningsavtal, 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, oberoende av leveransort,
- 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) befälhavarens 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, eller
- 17) panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

5 § (24.11.1995/234)

Föremål för kvarstad

Kvarstad får läggas på det fartyg som sjö- fordran hänför sig till.

Om en sjöfordran grundar sig på någon omständighet som avses i 4 § 1-14 eller 17 punkten, får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare till det fartyg som avses i 1 mom.

Om någon annan än fartygets ägare är personligen ansvarig för en sådan sjöfordran på ett fartyg som avses i 2 mom., får kvarstad läggas antingen på det fartyg som sjöfordran hänför sig till eller på ett annat fartyg som tillhör gäldenären.

Oberoende av 1-3 mom. får ett fartyg beläggas med kvarstad endast om fartyget i Finland kan bli föremål för verkställighetsåtgärder som gäller sjöfordran.

Ett fartyg anses ha samma ägare om samma person eller samma personer äger alla andelar i det.

6 § (24.11.1995/234)

Begränsningar i fråga om beläggande av ett fartyg med kvarstad

På begäran av samma borgenär får kvarstad på ett fartyg beviljas endast en gång för samma sjöfordran.

Om 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 § (24.11.1995/234)

Användning av ett fartyg som har belagts med kvarstad

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

Om fartyget har belagts med kvarstad med anledning av en omständighet som nämns i 4 § 15 eller 16 punkten, får domstolen dock för den tid som kvarstaden varar

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 § (24.11.1995/234)

Hänvisningsstadgande

Om behörig domstol i ett ärende som gäller kvarstad på fartyg enligt denna lag stadgas i 21 kap.

II AVDELNINGEN

REDERI

5 kap

Partrederi

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel tillämpas då två eller flera avtalar om att i form av partrederi bedriva handelssjöfart med ett eget i fartygsregistret infört fartyg.

För de förpliktelser som uppkommer genom den i 1 mom. nämnda verksamheten svarar varje redare i partrederiet endast i förhållande till sin andel i fartyget.

En utlänning kan endast äga en så stor andel i partrederiets fartyg att fartyget alltjämt enligt 1 kap. 1 § skall anses som finskt.

2 §

Avtalsbestämmelser

Vad som stadgas i 3 § 2 mom., 4 och 5 §§, 6 § 2 och 3 mom., 7 och 10-13 §§, 14 § 1 och 2 mom. samt 18 § tillämpas, om inte något annat avtalas.

3 §

Grundande av partrederi

Avtal om att bilda ett partrederi skall ingås skriftligen.

En ändring av partrederiavtalet är giltig endast om alla redare enhälligt har godkänt den.

4 §

Partrederiets sammanträde

Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid partrederiets sammanträde. Kallelse till sammanträdet skall minst en vecka före sammanträdet sändas till varje redare genom rekommenderat brev eller telegram eller telex eller annars bevisligen. I kallelsen skall nämnas vilka ärenden som kommer att behandlas vid sammanträdet.

Kallelse till partrederiets sammanträde utfärdas av huvudredaren. Till sammanträde skall också kallas då redare som innehar minst en tiondedel av samtliga fartygsandelar skriftligen begär detta för behandling av ett angivet ärende. Kallelsen skall sändas inom 14 dagar från det begäran framställdes. Om huvudredaren inte kan sända eller inte sänder en kallelse, får någon av redarna göra det.

Måste beslut fattas om en sådan brådskanie åtgärd som är nödvändig för att säkerställa partrederiets rätt eller för att förhindra skada som hotar rederiet eller är redarna eniga därom, kan sammanträde hållas utan sådan kallelse som nämns i 1 mom.

Vid partrederiets sammanträde skall föras protokoll. En redare som inte deltagit i ett sammanträde som nämns i 3 mom. skall underrättas om dess beslut.

5 §

Beslutsfattandet vid sammanträde

Varje redares röstetal räknas enligt hans andel i fartyget. Som partrederiets beslut gäller, om inte något annat följer av 2 mom., den mening som biträts av mer än hälften av de avgivna rösterna. Vid lika röstetal gäller den mening som biträds av sammanträdet ordförande. Val av huvudredare avgörs dock genom lottning.

Ett beslut som har fattats vid ett sammanträde som avses i 4 § 3 mom. eller som avser upplösning av rederiet är giltigt endast om det har biträts av mer än hälften av samtliga röster inom rederiet.

Ett beslut vid partrederiets sammanträde är bindande även för en redare som inte har varit närvarande vid sammanträdet.

6 §

Huvudredaren

Varje partrederi skall ha en huvudredare. Huvudredaren skall vara bosatt inom det Europeiska samarbetsområdet. Trafikministeriet kan vid behov bevilja undantag från kravet om boningsort. Till huvudredare kan även väljas en juridisk person som har sin hemort inom det Europeiska samarbetsområdet. En huvudredare som har sin boningsort eller hemort utomlands är skyldig att ha en företrädare med hemort i Finland.

Huvudredaren skall sköta rederiets löpande förvaltning enligt redarnas anvisningar samt i angelägenheter som gäller rederiet handla för dess räkning vid domstol och hos andra myndigheter. Huvudredaren får inte utan särskilt bemyndigande överlåta eller pantsätta fartyget eller hyra ut eller befrakta det till någon annan för en längre tid än ett år. Huvudredaren har inte rätt att anställa eller avskeda fartygets befälhavare, om han inte har bemyndigats därtill genom beslut vid partrederiets sammanträde.

Huvudredaren har rätt till ett skäligt arvode för sitt uppdrag.

7 §

Huvudredarens skiljande från sitt uppdrag och skadeståndsansvar

Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom beslut vid partrederiets sammanträde. Om huvudredaren själv äger minst hälften av fartyget, kan han på en medredares talan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av domstol, om det finns giltig anledning till det.

En redare och huvudredaren skall ersätta skada som han uppsåtligen eller av vårdslöshet har orsakat medredarna vid skötseln av rederiets angelägenheter.

Om jämkning av skadestånd samt fördelning av skadeståndsansvaret mellan två eller flera skadeståndsskyldiga gäller 2 och 6 kap. skadeståndslagen (412/74).

8 §

Bokföring och bokslut

Över partrederiets verksamhet skall föras bok och bokslut uppgöras med iakttagande i tillämpliga delar av bokföringslagen (655/73). Bokslutet skall dateras och undertecknas av huvudredaren. Denna skall lämna bokslutet för varje räkenskapsperiod samt en berättelse över skötseln av rederiets angelägenheter till partrederiets sammanträde inom tre månader från periodens slut. Räkenskapsperioden är ett kalenderår, om inte något annat har överenskommits.

Angående innehållet i partrederiets bokslut gäller i tillämpliga delar 9 kap. 3 § lagen om öppna bolag och kommanditbolag (389/88).

Om revision enligt partrederiavtalet skall verkställas i partrederiet eller om en redare som äger minst en tiondedel av samtliga fartygsandelar kräver det eller om partrederiet under de två senaste räkenskapsperioderna i genomsnitt har haft fler än 30 anställda, skall revision

verkställas med iakttagande i tillämpliga delar av 10 kap. 2-10 §§ lagen om öppna bolag och kommanditbolag.

9 §

Rätten att granska bokföringen och få uppgifter

Om redarnas rätt att granska partrederiets bokföring och få upplysningar om rederiets verksamhet gäller på motsvarande sätt 2 kap. 15 § lagen om öppna bolag och kommanditbolag.

Vill en redare klandra partrederiets bokslut, skall han väcka talan mot huvudredaren inom sex månader från det sammanträde vid vilket bokslutet gavs. Försummar han denna tid har rätten att väcka talan gått förlorad, om inte huvudredaren har förfarit svikligt.

10 §

Skyldighet att delta i utgifterna

Varje redare är skyldig att delta i utgifterna för partrederiets verksamhet i förhållande till sin andel i fartyget. Har en redare trots uppmaning inte betalt sin andel av utgifterna för en beslutad åtgärd, är han skyldig att till huvudredaren eller den medredare som betalt hans andel betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (633/82).

11 §

Fördelning av vinst och förlust

Vinst och förlust av partrederiets verksamhet under räkenskapsperioden skall fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar i fartyget.

Har en redare enligt 10 § betalt en medredares andel av utgifterna, har han rätt att som avkortning på sin fordran lyfta den vinstandel som räknas på medredarens fartygsandel.

12 §

Överlåtelse av andel i fartyg

Övergår en andel i fartyget till någon annan, skall förvärvaren eller den överlåtande redaren omedelbart underrätta huvudredaren om överlåtelsen.

Om en redare förlorar sitt finska medborgarskap, skall han omedelbart underrätta huvudredaren om detta.

Huvudredaren är skyldig att på ett sätt som stadgas i 4 § 1 mom. utan dröjsmål meddela de övriga redarna att sådan underrättelse som avses i 1 och 2 mom. har getts.

13 §

Inlösning av andel i fartyg

Har en andel i fartyget på annat sätt än genom offentlig auktion övergått till någon annan än en medredare i partrederiet, har varje redare rätt att lösa in andelen. Lösningssrätt föreligger dock inte, om fartygsandelen har övergått till ägarens make eller till en bröstarvinge eller dennes make, utom i det fall som nämns i 2 mom.

Utan hinder av 1 mom. har varje finsk redare i partrederiet rätt att lösa in en fartygsandel, om den innehas av en redare som har förlorat sitt finska medborgarskap eller om den har övergått till någon annan med påföljden att fartyget upphör att vara finskt.

Den redare som önskar lösa in en fartygsandel skall underrätta förvärvaren härom inom två månader efter det att meddelande om den händelse som avses i 1 eller 2 mom. skickades till honom.

Om flera önskar utöva sin lösningssrätt, får var och en göra det i förhållande till sin andel i fartyget. Lösensumman skall motsvara fartygsandelens verkliga värde.

14 §

En redares ansvar

En redare vars andel i fartyget har övergått till någon annan svarar gentemot medredarna för sina förpliktelser vid övergången samt för de förpliktelser som uppkommer efter övergången, men innan underrättelse om denna har nått huvudredaren.

En ny redare får en redares rättigheter och skyldigheter i förhållande till de övriga redarna så snart övergången har skett. Beslut och åtgärder som hänför sig till tiden före övergången är bindande för honom på samma sätt som för hans fångesman. De övriga redarna kan från hans vinstandel dra av sådana betalningsandelar för rederiets verksamhet som hans fångesman var ansvarig för.

Den som har överlåtit sin andel i fartyget svarar mot tredje man för de förpliktelser på grund av partrederiets verksamhet som har uppkommit före övergången. Han svarar även mot tredje man i god tro för förpliktelser som har uppkommit efter övergången, till dess denna har antecknats i fartygsregistret. Den nya redaren svarar mot tredje man endast för de förpliktelser som har uppkommit efter övergången.

15 §

Upplösning av ett partrederi

En redare har rätt att kräva upplösning av partrederiet när

- 1) han har sagt upp partrederiavtalet och uppsägningstiden har gått ut, eller när den avtalade tiden för partrederiets verksamhet har gått ut,
- 2) en medredare har försatts i konkurs eller hans fartygsandel har mätts ut,
- 3) huvudredaren har skilts från sitt uppdrag genom beslut av domstol,
- 4) en medredare väsentligt bryter mot sina skyldigheter enligt partrederiförhållandet eller fortgående utnyttjar sin ställning i rederiet i strid mot rederiets intresse, eller om det ur

redarens synvinkel skall anses vara oskäligt att partrederiets verksamhet fortsätter, med beaktande av väsentliga förändringar som har inträffat i rederiets verksamhetsförutsättningar, eller

5) när partrederiets fartyg upphör att vara finskt och har avförts ur fartygsregistret.

Utöver vad som stadgas i 1 mom. får konkursboet vid en redares konkurs, eller den som vid exekutiv auktion har köpt en utmätt fartygsandel, kräva att partrederiet skall upplösas.

Har en redare sagt upp partrederiavtalet, skall partrederiet upplösas sex månader efter uppsägningen, om inte något annat har överenskommits om uppsägningstiden. Åberopar redaren att tiden enligt partrederiavtalet går ut, skall rederiet upplösas vid utgången av denna tid eller omedelbart efter inlösningstidens utgång, om det ännu återstår inlösningstid enligt 17 § 3 mom. sedan tiden enligt avtalet har löpt ut. I de fall som nämns i 1 mom. 2-5 punkten samt 2 mom. skall rederiet upplösas så snart inlösningstiden enligt 17 § 3 mom. har gått ut.

Krav på upplösning av partrederiet eller på likvidation som avses i 16 § skall riktas till huvudredaren. Om upplösningsgrunden i det fall som nämns i 1 mom. 3 eller 4 punkten avser huvudredaren, skall kravet dock riktas till de övriga redarna. Huvudredaren skall utan dröjsmål underrätta medredarna om krav som har framställts.

16 §

Likvidation av ett partrederi

Om ett partrederi skall upplösas med stöd av 15 §, skall rederiet på begäran av en redare likvideras. Om förfarandet vid likvidation gäller i tillämpliga delar 5 kap. 10-17 §§ lagen om öppna bolag och kommanditbolag, ifall redarna inte enhälligt avtalar om något annat förfarande.

Ett avtal som avses i 1 mom. får dock i det fall som nämns i 15 § 1 mom. 2 punkten inte ingås utan samtycke av konkursboet, utmätningsborgenären eller den som har köpt en fartygsandel vid exekutiv auktion.

17 §

Inlösning av andel i fartyg vid upplösningsgrund

I stället för att partrederiet upplöses kan det förfaras så att en medredare löser in den redares fartygsandel som kan åberopa en upplösningsgrund enligt 15 § 1 mom. Framställs krav på upplösning med stöd av 15 § 1 mom. 5 punkten, har en redare som före uppkomsten av denna upplösningsgrund hade rätt att lösa in en överlåten fartygsandel enligt 13 § 2 mom. dock inte rätt att kräva inlösen.

En fartygsandel får inte i det fall som nämns i 15 § 1 mom. 2 punkten lösas in utan konkursboets eller utmätningsborgenärens samtycke.

Redaren skall underrätta huvudredaren eller, i det fall som nämns i 15 § 4 mom., medredarna om sitt lösningsanspråk inom en månad efter det att han fick meddelande om att krav på upplösning har framställts med stöd av 15 § 1 eller 2 mom. Om underrättelse inte lämnas inom utsatt tid, förfaller lösningsrätten.

På inlösningsförfarande enligt denna paragraf tillämpas 13 § 4 mom.

18 §

Verkan av upplösning

När ett partrederi upplöses skall dess fartyg säljas.

6 kap

Fartygs befälhavare

1 §

Befälhavarens nationalitet och befälets behörighetsvillkor

Såsom befälhavare på finskt handelsfartyg får anställas endast finsk medborgare.

Angående behörighet i övrigt att föra befäl eller anställas som annat befäl gäller vad som stadgas om detta genom förordning.

2 §

En redares rätt att verka som befälhavare

En redare som har större del i fartyget än hälften har rätt att verka som fartygets befälhavare, om han innehar föreskriven behörighet för en sådan befattning. Om överenskommelse inte kan träffas om lönevillkoren, skall de bestämmas av skiljemän eller domstol.

3 §

Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

Befälhavaren skall innan en resa påbörjas se till att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat, försett med nödvändiga förnödenheter och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget i vilka gods lastas är i gott skick för att godset skall kunna mottas, transporteras och bevaras, samt att dess stabilitet är betryggande.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i behörigt skick.

Om det finns fel eller brister i sjövärdigheten som inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren om detta. Om redaren inte vill avhjälpa felet eller bristen, har befälhavaren rätt att omedelbart frånträda sin befattning.

3 a § (30.12.2002/1359)

Ruttplanering

Innan resan påbörjas skall befälhavaren försäkra sig om att den tänkta rutten har planerats med hjälp av adekvata sjökort och nautiska publikationer för området i fråga.

I ruttplanen skall fartygets rutt preciseras på ett sätt som

- 1) tar hänsyn till relevanta trafiksepareringssystem,
- 2) ser till att det under hela resan finns tillräckligt med fritt vatten för en säker passage,
- 3) beaktar kända sjöfartsrisker och ogynnsamma väderförhållanden, samt
- 4) tar hänsyn till det marina miljöskyddet och i mån av möjlighet undviker handlingar och åtgärder som kan orsaka skador på miljön.

4 §

Skeppshandlingarna

Befälhavaren skall se till att det ombord på fartyget finns certifikat och skeppshandlingar som föreskrivs i 1 kap. 3 § eller som annars är behövliga, samt ett exemplar av denna lag.

5 §

Medtagande av last

Utan redarens samtycke får befälhavaren inte ta med gods för egen eller annans räkning. Om befälhavaren gör det, skall han betala frakt och ersätta den skada som har orsakats.

6 §

Befälhavarens ställföreträdare. Förbud att lämna fartyget

Är befälhavaren frånvarande eller har han förhinder, skall den främste av de närvarande styrmännen besluta i ärenden 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 om det och ge de anvisningar som behövs.

När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller annars på en säker ankarplats, får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar får han inte vara borta från fartyget.

7 §

Ställföreträdare i vissa fall

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

8 §

Vårdplikt och räddningsåtgärder

Befälhavaren skall se till att lastning och lossning sker samt 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 skyldighet mot dem vilkas rätt och intressen han skall bevaka.

9 §

Iakttagande av gott sjömansskap

Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömansskap.

En redare enligt 2 § lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller någon annan person får inte hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa ett beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändigt för fartygets säkra navigering eller för skyddet av den marina miljön. (30.12.2002/1359)

10 §

Tryggande av säker fart

Befälhavaren skall skaffa information om de påbud och föreskrifter som gäller för de orter fartyget skall anlöpa under resan.

I händelse av krig eller blockad bör befälhavaren be om upplysning om vad han till fartygets och lastens säkerhet skall iakttä.

Om anlitande av lots är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet, skall befälhavaren tillkalla en sådan.

11 §

Räddning av den som är i sjönöd

En befälhavare som anträffar någon i sjönöd är skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

Har befälhavaren i något annat fall fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har han fått kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda eller avvärja faran, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

Om befälhavarens skyldighet att lämna hjälp då hans fartyg har sammanstött med ett annat fartyg stadgas i 8 kap. 5 §.

11 a § (30.11.2001/1146)

Fara för sjönöd

Är ett fartyg i fara att råka i sjönöd som kan orsaka fara för de ombordvarande skall befälhavaren utan dröjsmål anmäla detta till den sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral som avses i sjöräddningslagen (1145/2001) eller till någon annan enhet som leder efterspanings- och räddningsaktionerna på området.

12 §

Åtgärder vid sjönöd

Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att skeppshandlingarna förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods.

Befälhavaren får inte överge fartyget så länge det finns rimlig utsikt att rädda det, om inte hans liv är i allvarlig fara.

Vidtas bärgningsåtgärder skall befälhavaren leda bärgningsarbetet, om inte lagen på bärgningsorten förhindrar detta eller det har uteslutits genom bärgningsavtal. Befälhavaren skall själv eller med hjälp av styrmannen föra noggranna anteckningar över allt det som har bärgats samt över antalet personer som har medverkat vid bärgningen och transporten av godset till förvaringsställe och det utförda arbetet. Han skall också granska och genom sin namnteckning till riktigheten styrka alla kostnadsräkningar för bärgningen.

Befälhavaren skall så snart det kan ske anordna besiktning av fartyget och det bärgade godset enligt vad som stadgas i 18 kap. 25 § och se till att detta läggs upp under lämplig vård.

12 a § (30.12.2002/1359)

Befälhavarens anmälningsskyldighet

Befälhavaren på ett fartyg skall underrätta fartyg i närheten samt på Finlands vattenområde sjöfartsverket och på andra områden en myndighet, ett organ eller ett system som främjar eller övervakar sjötrafiksäkerheten i området om farlig is eller anhopning av is, ett farligt vrak, vindar av minst 10 Beauforts styrka för vilka ingen stormvarning har utfärdats eller någon annan omedelbar sjöfartsrisk liksom också om säkerhetsanordningar för sjöfarten som fungerar på ett felaktigt eller vilseledande sätt eller som har förskjutits från sin plats eller försvunnit.

13 §

Befälhavarens behörighet att företräda redaren

Befälhavaren är i denna egenskap behörig att på redarens vägnar

- 1) företa rättshandlingar som avser bevarande av fartyget eller utförande av resan,
- 2) träffa avtal om att på resan ta med gods och likaså passagerare, om fartyget är avsett för sådan befordran, samt
- 3) väcka talan i mål som rör fartyget.

Om det behövs pengar för ett sådant ändamål, får befälhavaren skaffa medel genom lån eller genom att sälja redaren tillhörigt gods eller i nödfall av lasten.

Om rättshandlingen inte var nödvändig är den ändå bindande för redaren, om tredje man var i god tro.

14 §

Meddelanden och begäran om anvisningar

Befälhavaren skall under resan underrätta redaren om de åtgärder av vikt som han har ansett nödvändiga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp och de rättshandlingar som har 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, där omständigheterna det medger, begära anvisningar av redaren själv eller det ombud som denne har anvisat. Om pengar behövs för fartyget och redarens anvisningar inte kan avvaktas, skall befälhavaren skaffa medlen på det sätt som är billigast för redaren.

Om fartyget utomlands har utmätts eller belagts med kvarstad och framgår det av skeppshandlingarna att fartyget är intecknat för fordran, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta både redaren och registermyndigheten om åtgärden.

15 §

Tillvaratagande av lastägarrens intressen

Befälhavaren skall under resan noggrant vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarrens rätt och intressen.

16 §

Rätten att företräda lastägaren

Befälhavaren är i denna egenskap behörig att på lastägarrens vägnar företa rättshandlingar och kära i mål som rör lasten enligt vad som gäller för en transportör eller bortfraktare.

17 §

Ansvar för förbindelser

Befälhavaren svarar inte personligen för de förbindelser han i denna egenskap har ingått på redarens eller lastägarrens vägnar.

Befälhavaren skall ersätta en skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten orsakar redaren, lastägaren eller någon annan vars rätt eller intressen han skall bevaka.

Skadestånd som befälhavaren är skyldig att betala kan med hänsyn till graden av visad skuld, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsättas efter vad som är skäligt. I fråga om skadeståndsansvaret för en befälhavare som är i arbetstagares ställning tillämpas likväl skadeståndslagens stadganden om arbetstagares skadeståndsansvar.

18 §

Redovisningsskyldighet

Befälhavaren skall avge redovisning när redaren begär det. Om redaren vill klandra redovisningen skall han väcka talan inom sex månader efter att han mottog den. 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 fått av avsändare, befraktare, lastägare, leverantörer eller andra med vilka han i sin egenskap av befälhavare har haft att göra, om han inte fått redarens uttryckliga medgivande att behålla den.

19 §

Avskedande av befälhavaren

Är befälhavaren själv delägare i fartyget till mer än hälften, kan domstol på talan av en medredare skilja honom från befattningen, om det finns giltiga skäl till detta.

20 §

Tillämpning av stadgandena

Om befälhavarens skyldigheter vid fartygs sammanstötning stadgas i 8 kap. och vid förande av dagböcker, avgivande av sjöförklaring och rapport samt vid utförande av besiktning i 18 kap.

III AVDELNINGEN

ANSVAR

7 kap

Allmänna stadganden om ansvar

1 §

Redarens ansvar

Redaren är, om inte något annat stadgas i denna eller annan lag, ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten har orsakats av fartygets befälhavare eller besättning, av en lots eller av någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst. Är även den som har orsakat skada utöver redaren ansvarig för denna, svarar han endast intill det belopp som inte kan fås ut av redaren.

En redare som har betalt ersättning för skada som avses i 1 mom. har rätt att utkräva det betalda beloppet av den som har orsakat skadan, enligt de grunder som gäller för dennes skadeståndsansvar. Enligt samma grunder är skadevållaren ansvarig för den skada som han har orsakat redaren.

Om begränsning av en redares ansvarighet stadgas i 9 och 13-15 kap.

Om en fartygsägares ansvarighet för oljeskada som orsakats av fartyg och om begränsning av fartygsägarens ansvar stadgas i 10 kap. (13.10.1995/421)

8 kap

Skada genom fartygs sammanstötning

1 §

Stadganden om undvikande av sammanstötning

Vad som skall iakttas på fartyg för att undvika en sammanstötning stadgas särskilt.

2 §

Allmänt stadgande om skadestånd

Om fartyg stöter samman så att skada uppstår på det ena fartyget eller på vartdera eller på gods eller personer ombord, och är den ena parten ensam skyldig, skall denne ersätta all skada och förlust som därav har orsakats.

Om båda parterna är skyldiga till sammanstötningen, skall de ersätta skadan enligt förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen och dess följder samt, om inte något annat stadgas i 3 §, svara vardera endast för sin del av ersättningen. Om omständigheterna inte ger stöd för någon viss fördelning, skall vardera parten ersätta hälften av skadan.

Vid bedömning av frågan om vållande till sammanstötningen skall rätten särskilt beakta om tiden medgav övervägande eller inte.

3 §

Ersättning för personskador

För ersättning för en personskada som har orsakats av sammanstötningen svarar de skyldiga solidariskt. Har en ersättningsskyldig betalt mer än sin andel, får det överskjutande beloppet krävas hos den andra. Mot sådant krav kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han hade kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna eller motsvarande främmande lag eller 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 stadgandena i 13-15 kap. eller motsvarande stadganden i den främmande lagen.

4 §

Skadestånd vid olyckshändelse

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

5 §

Befälhavarens förpliktelser

Om ett fartyg har stött samman med ett annat fartyg, är befälhavaren skyldig att lämna det andra fartyget och de ombordvarande personerna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda dessa ur den fara som har uppkommit genom sammanstötningen, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller besättningen eller övriga personer ombord. Befälhavaren skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på sitt eget fartyg, dess hemort samt den ort eller hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

6 §

Vissa andra skador

Vad som i denna lag stadgas om sammanstötning gäller också när en skada genom ett fartygs manövrering eller på liknande sätt orsakas på ett annat fartyg eller personer eller egendom som finns ombord, utan att fartygen sammanstöter.

9 kap

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning (13.10.1995/421)

1 §

Rätt till ansvarsbegränsning

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel. 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 som anges i 2 § 1 mom. 4-6 punkten.

Görs ansvar gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan person som avses i 1 mom. svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel.

En försäkringsgivare som på grund av försäkring är ansvarig för en fordran som är föremål för begränsning enligt detta kapitel har samma rätt att begränsa sin ansvarighet som försäkringshavaren.

2 §

Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, 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 eller 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, övergivits eller blivit vrak,
- 5) åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, samt
- 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 §

Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte

- 1) en fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten,
- 2) en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 2 § 1 mom. (13.10.1995/421)
- 3) en fordran underkastad en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,
- 4) en fordran med anledning av atomskada orsakad av ett atomenergifartyg,
- 5) en fordran med anledning av skada som har orsakats fartygets befälhavare eller besättning, en lots eller någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst eller den vars uppgifter står i samband med fartygets drift eller med bärgning, eller
- 6) en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

4 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

5 §

Ansvarsbeloppen

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (*Special Drawing Right, SDR*) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra,

2) för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 punkten är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 2 000; är bruttodräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 600 SDR,

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR,

3) för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten samt fordringar, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som nämns i 2 punkten, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR,

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

(25.8.2000/771)

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

Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en bärgare som avses i detta moment och mot den för vilken denne svarar.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningsskonvention (FördrS 31/82). Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som definieras i 23 kap. 2 §.

6 §

Fördelning av ansvarsbeloppen

Varje ansvarsbelopp fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen gäller.

Om de belopp som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten inte räcker till för betalning av där nämnda fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som avses i 5 § 1 mom. 3 punkten och med samma rätt som där nämnda fordringar.

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

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt 3 mom. om fordran hade betalats innan ansvarsbeloppet fördelades, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

7 §

Upprättande av begränsningsfond

Väcks talan i Finland med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning eller framställs här begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den sjörättsdomstol vid vilken talan har anhängiggjorts eller hos den sjörättsdomstol som enligt 21 kap. är behörig för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts.

En begränsningsfond anses vara upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa ansvarsbegränsning. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsbegränsningen avser. (25.8.2000/771)

En begränsningsfond anses vara 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 Finland, får talan rörande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detsamma gäller talan angående frågan om den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning och angående frågan om fördelning av fonden.

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

Om begränsningsfond och begränsningsmål stadgas i 12 kap.

8 §

Verkan av upprättande av begränsningsfond

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Finland eller någon annan stat som är part till ändringsprotokollet kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utsökning avseende fartyg eller någon

annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning. (25.8.2000/771)

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Finland, Danmark, Norge eller Sverige, kan kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avseende ett fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkringsåtgärd redan vidtagits eller utmätning skett, skall åtgärden upphävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd upphävd skall friges.

Har en begränsningsfond upprättats i en annan än i 2 mom. nämnd stat som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan begäran om kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avslås, en åtgärd som har vidtagits upphävas eller en ställd säkerhet friges. En begäran skall avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden upphävas och säkerheten som har ställts friges, när fonden har upprättats i

1) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordran grundas eller, om händelsen inte har inträffat i hamn, den första hamn fartyget har anläpt efter händelsen,

2) landstigningshamnen, om fordran avser personskada som har orsakats en person ombord på fartyget, eller

3) lossningshamnen, om fordran avser skada på fartygets last.

Vad som bestäms i 1 och 3 mom. tillämpas på motsvarande sätt, om begränsningsfonden har upprättats enligt denna lag i Finland eller, så länge Finland är part till 1976 års konvention, i någon annan stat som är part till 1976 års konvention men inte ändringsprotokollet.

Bestämmelserna i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond som har upprättats i en annan stat än en sådan som är part till ovan nämnda konvention eller ändringsprotokoll kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §. (25.8.2000/771)

Vad som stadgas i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond, som har upprättats i en annan stat än en sådan som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §.

Stadgandena i denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut och till något annat land föra över vad som belöper sig på hans fordran.

9 §

Åberopande av rätten till ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning skall domstolen, om en begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpning av stadgandena 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.

Beträffande verkställighet av en dom som inte innehåller ett förbehåll enligt 2 mom. gäller stadgandena i utsökningslagen. Innehåller domen ett sådant förbehåll, kan den utan hinder därav verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och domstolen med stöd av 8 § finner att ansökan om verkställighet skall avslås.

Om en begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till avgörande av dispaschör. Talan mot dispaschörens avgörande förs i samma ordning som klander av dispasch.

10 §

Krigsfartyg, statsfartyg och borrhingsfartyg (25.8.2000/771)

Ansvarsgränserna för ett krigsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för den händelse på vilken ett krav grundas, ägdes eller brukades av en stat och användes uteslutande för andra än kommersiella ändamål, får inte i något fall underskrida de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 5 000. Avser fordran ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte rätt till ansvarsbegränsning. Vad som stadgas i detta moment gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottens naturtillgångar skall vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 mom. och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3 mom., om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget användes i borrhingsverksamhet. Om ersättning för oljeskada bestäms särskilt. (25.8.2000/771)

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 mom. och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3 mom., om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget användes i borrhingsverksamhet. Om ersättning för oljeskada stadgas särskilt.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar anses såsom fartyg vid tillämpningen av stadgandena i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i 2 mom.

11 §

Kapitlets tillämpningsområde

När begränsning av ansvarighet görs gällande inför finsk domstol eller någon annan finsk myndighet, skall 1-10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 punkten och är lagen i en stat som har biträtt den i 8 § 1 mom. nämnda konventionen tillämplig på anställningsavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Vad som stadgas i 1-10 §§ hindrar inte tillämpningen av de i övrigt gällande stadganden om jämkning av skadevållares ansvar.

10 kap (13.10.1995/421)

Ansvar för oljeskada

1 § (13.10.1995/421)

Definitioner

I detta kapitel avses med

- 1) *olja* råolja och alla oljeprodukter som erhålls därav,
- 2) *beständig olja* beständig mineralolja såsom råolja, tung bränn- och dieselolja, smörjolja och andra till sin beständighet med dessa jämförbara oljor,
- 3) *oljeskada* skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, samt skador och kostnader som orsakats av förebyggande åtgärder; annan skada på grund av försämring av miljön än förlust av inkomst begränsas dock till kostnaderna för sådana rimliga åtgärder för återställande av miljön som har vidtagits eller kommer att vidtas,
- 4) *förebyggande åtgärder* alla ändamålsenliga åtgärder som efter det att en olycka har inträffat har vidtagits i syfte att förhindra eller begränsa en skada som uppstår genom förorening,
- 5) *olycka* en sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung, som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,
- 6) *fartygsägare* den som är registrerad som fartygets ägare eller, om fartyget inte är registrerat, den som äger fartyget; har ett bolag registrerats som brukare av ett fartyg som tillhör staten, anses bolaget som ägare,
- 7) *fartyg* varje farkost samt varje annan flytande anordning som går för egen maskin eller är lämpad att bogseras av ett annat fartyg,
- 8) *1992 års ansvarighetskonvention* den 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) sådan den lyder ändrad genom 1992 års protokoll om ändring av den 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja,
- 9) *konventionsstat* en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention, samt
- 10) *område motsvarande Finlands ekonomiska zon* det område som definieras i lagen om Finlands fiskezon (839/74), i den 1985 ingångna Överenskommelsen med Sovjetunionen om gränsen för den ekonomiska zonen, fiskezonen och kontinentalsockeln i Finska viken och i nordöstra delen av Östersjön (FördrS 88/86) och i den 1994 ingångna överenskommelsen med

Sverige om avgränsningen i Ålands hav och norra Östersjön av Finlands kontinentalsockel och fiskezon samt Sveriges ekonomiska zon (FördrS 39/95).

2 § (13.10.1995/421)

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på oljeskador som har uppkommit i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon till följd av att beständig olja har läckt ut från ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast. I fråga om ett fartyg som kan transportera både beständig olja och annan last skall dock stadgandena tillämpas endast när fartyget transporterar beständig olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av beständig olja i bulk. Stadgandena tillämpas också på skador och kostnader som förorsakats av förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada genom förorening som på grund av ovan avsedd oljeskada utgör ett hot i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller i dess ekonomiska zon.

Vad 1 mom. stadgar om en annan konventionsstats ekonomiska zon gäller även ifall en stat inte har upprättat en sådan zon men enligt folkrättens regler har bestämt ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer från vilka statens territorialvatten mäts.

I fråga om lagens tillämpning på oljeskada som orsakats av ett krigsfartyg eller ett annat statsfartyg som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål, eller på ett annat än i 1 mom. avsett fartyg samt på oljeskada som orsakats av annan än beständig olja stadgas i 16 §. Har en oljeskada orsakats av ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast, men har skadan inte en sådan anknytning till en konventionsstat som stadgas i 1 mom., skall 17 § tillämpas.

Stadgandena i detta kapitel tillämpas utan hinder av vad som i övrigt stadgas om tillämpning av utländsk lag vid finsk domstol.

Stadgandena i detta kapitel tillämpas inte om tillämpningen skulle strida mot Finlands åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

3 § (13.10.1995/421)

Ansvar för en oljeskada

En fartygsägare är skyldig att ersätta en oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom., även om varken han själv eller någon som han svarar för har orsakat skadan. Utgörs olyckan av en serie av händelser med samma ursprung är den ansvarig för skadan som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Fartygsägaren är inte ansvarig om han visar att skadan

1) har orsakats av en krigshandlingar, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av exceptionell, oundviklig och övermäktig naturtilldragelse,

2) i sin helhet har orsakats genom handling eller försummelse av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3) i sin helhet har orsakats genom fel eller försummelse av en myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

Ersättning enligt detta kapitel skall betalas även till den som enligt stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av lag är skyldig att vidta förebyggande åtgärder.

Har den skadelidande medverkat till skadan kan skadeståndet jämkas efter vad som provas skäligt.

4 § (13.10.1995/421)

Kanalisering av ansvar och regressrätt

Talan angående ersättning för oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. får väckas mot en fartygsägare endast med stöd av detta kapitel.

Ersättning för oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. får inte krävas av

- 1) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,
- 2) en lots eller en person som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst,
- 3) en redare som inte är ägare av fartyget, eller den som i fartygsägarens ställe nyttjar fartyget, eller betraktare, avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,
- 4) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på uppdrag av myndighet,
- 5) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
- 6) den som är anställd hos eller företrädare för person som nämns i 2–5 punkten,

om inte personen i fråga har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Ersättning som enligt detta kapitel har betalats för en oljeskada som har orsakats av en person som avses i 2 mom. 1, 2 och 4–6 punkten får krävas av den som har orsakat skadan endast om denne har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. I fråga om fastställande av ersättning som arbetstagare eller tjänsteman skall betala, tillämpas härvid dock vad skadeståndslagen och lagen om arbetsavtal (320/70) stadgar om ersättningsskyldigheten för arbetstagare eller tjänstemän.

5 § (13.10.1995/421)

Ansvarsbegränsning och ansvarsbeloppen

En fartygsägare har rätt att begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel för varje olycka till ett belopp motsvarande 4.510.000 SDR för ett fartyg vars dräktighet är högst 5 000. Är

dräktigheten högre än 5 000 höjs ansvarsgränsen med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret skall dock inte i något fall överstiga 89.770.000 SDR. Rätten att begränsa ansvaret gäller inte ränta eller rättegångskostnader. (3.5.2002/336)

En fartygsägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar om han har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.

6 § (13.10.1995/421)

Upprättande av begränsningsfond

Fartygsägaren kan begränsa sin ansvarighet så som stadgas i 5 § 1 mom. endast om han eller hans försäkringsgivare eller någon annan på hans vägnar enligt 12 kap. eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat upprättar en begränsningsfond som uppgår till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar.

I Finland upprättas en begränsningsfond vid den domstol där talan om ersättning enligt 21 kap. 3 a § har väckts eller kan väckas. När en begränsningsfond har upprättats kan fartygsägaren eller någon annan sakägare väcka talan i begränsningsmål för att få ansvaret fastslaget och begränsningsfonden fördelad.

7 § (13.10.1995/421)

Fördelning av en begränsningsfond

Om det ansvarsbelopp som stadgas i 5 § 1 mom. inte förslår till gottgörelse åt dem som är berättigade till skadestånd, fördelas begränsningsfondens medel mellan dem i förhållande till deras fordringar.

8 § (13.10.1995/421)

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

Har någon innan begränsningsfonden fördelats betalat ersättning för en oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. träder han i fråga om det belopp som han enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat har betalt i den skadelidandes ställe.

Visar fartygsägaren eller någon annan att han framdeles blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen skulle ha betalats före fondens fördelning, kunde ha krävt att skall betalas ur begränsningsfonden enligt 1 mom., kan domstolen bestämma att tillräckliga medel skall avsättas för detta så att han senare kan framställa sina krav mot fonden.

Har en fartygsägare frivilligt erlagt kostnader eller lidit skada med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning ur begränsningsfonden som en annan skadelidande.

9 § (13.10.1995/421)

Verkan av en begränsningsfond

Har en begränsningsfond upprättats enligt 6 § och är det inte fråga om ett fall som avses i 5 § 2 mom. ansvarar fartygsägaren inte med annan honom tillhörig egendom för skadestånd som kan krävas bli utbetalt ur begränsningsfonden. Vad detta moment stadgar gäller dock inte ränta eller rättegångskostnader.

Har egendom som tillhör fartygsägaren blivit föremål för kvarstad eller annan säkringsåtgärd för tryggnad av utsökning i fråga om en fordran för vilken betalning kan krävas endast ur begränsningsfonden, skall kvarstaden eller säkringsåtgärden av annat slag upphävas när begränsningsfonden har upprättats. Har fartygsägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, tillämpas 1 och 2 mom. endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut den andel som tillkommer honom.

10 § (13.10.1995/421)

Försäkringsplikt för finska fartyg

Ägaren av ett finskt fartyg som transporterar mer än 2 000 ton beständig olja som bulklast skall ta och vidmakthålla försäkring eller ställa säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 mom. Staten är dock inte skyldig att ta försäkring eller ställa säkerhet.

En försäkring eller säkerhet som avses i 1 mom. skall godkännas av en myndighet så som närmare stadgas genom förordning.

Då fartygsägaren har fullgjort sin skyldighet enligt 1 mom., har han rätt att av den myndighet som godkänner försäkringen eller säkerheten erhålla ett certifikat som visar detta. För fartyg som tillhör staten utfärdar ovan nämnda myndighet certifikat som visar att finska staten äger fartyget och att dess ansvar är täckt intill det belopp som anges i 5 § 1 mom. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget och en kopia därav deponeras hos sjöfartsverket.

Närmare stadganden om certifikat som avses i 3 mom. utfärdas genom förordning.

11 § (13.10.1995/421)

Försäkringsplikt för utländskt fartyg

För ett utländskt fartyg som anlöper en finsk hamn eller nyttjar en hamnanläggning på finskt vattenområde och som härvid transporterar mer än 2000 ton beständig olja som bulklast skall finnas en försäkring eller säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar för skador som avses i detta kapitel intill det belopp som anges i 5 § 1 mom. Detta gäller inte statsägda fartyg.

Ett fartyg som avses i 1 mom. skall ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller säkerhet som avses i 1 mom. är i kraft. Om fartyget inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som avses i 10 § 3 mom. Om fartyget

är statsägt skall ombord medföras ett certifikat som visar att staten i fråga äger fartyget och att dess ansvar är täckt intill det belopp som anges i 5 § 1 mom.

Närmare stadganden om certifikat som avses i 2 mom. utfärdas genom förordning.

12 § (13.10.1995/421)

Ersättningskrav mot försäkringsgivaren

Den som är berättigad till ersättning har rätt att rikta ersättningskrav som grundar sig på försäkring som avses i 10 och 11 §§ direkt mot försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock inte ansvarig för skadan i de fall som avses i 3 § 2 mom. eller då fartygsägaren själv uppsåtligen har orsakat skadan. Försäkringsgivarens ansvar överstiger inte i något fall det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 mom.

Försäkringsgivaren kan för att befria sig från ansvarighet mot någon annan än fartygsägaren åberopa endast omständigheter som avses i 2 mom.

13 § (13.10.1995/421)

Försäkringsskydd

Har en försäkringsgivare inte gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen till förmån för fartygsägaren i fråga om hans ansvar enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

14 § (13.10.1995/421)

Annan säkerhet

Vad 12 och 13 §§ stadgar om försäkring tillämpas på motsvarande sätt på sådan säkerhet som avses i 10 och 11 §§.

15 § (13.10.1995/421)

Övervakning av försäkringsplikten

Genom förordning stadgas om övervakningen av att 10 och 11 §§ iakttas och om övervakningsmyndigheten.

Övervakningsmyndigheten har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför certifikat som krävs enligt 10 eller 11 §.

16 § (13.10.1995/421)

Tillämpning av lagen i vissa fall

Stadgandena i detta kapitel gäller inte krigsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands

ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas dock stadgandena i 1 och 3–5 §§, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom.

Har ett fartyg som inte omfattas av stadgandena i 1 mom. och 2 § 1 mom. orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom., 3 § och 8 § 3 mom. i detta kapitel samt 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Dessa stadganden tillämpas även när en oljeskada har orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i dessa fall tillämpas 9 kap. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 §.

17 § (13.10.1995/421)

Ansvar för en oljeskada på det öppna havet

Orsakar ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast en oljeskada i någon annan stat än en konventionsstat eller en sådan stats ekonomiska zon eller på öppna havet, kan ansvaret för skadan begränsas till det belopp som anges i 5 § 1 mom. Ansvarsbeloppet gäller härvid även kostnader för förebyggande åtgärder.

I fråga om begränsningen av ansvaret gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som stadgas i 8 § 3 mom. i detta kapitel, samt i 9 kap., 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Upprättas en begränsningsfond skall den uppgå till det ansvarsbelopp som avses i 1 mom. och på den skall tillämpas stadgandena i 12 kap. Utgör begränsningsfonden enligt 9 kap. 8 § hinder för kvarstad, någon annan säkringsåtgärd eller utsökning, skall dessutom 4 § 2 och 3 mom. tillämpas.

18 § (13.10.1995/421)

Hänvisningsstadganden

Om preskription av fordran med anledning av en oljeskada stadgas i 19 kap. 1 §.

Om behörig domstol i ärenden som gäller ansvar för oljeskada stadgas i 21 kap. 3 a §.

Om verkställighet av en utländsk dom i mål om ersättning för oljeskada och om verkan av en i utlandet upprättad begränsningsfond på verkställigheten av en dom som getts i Finland i ett mål angående oljeskada stadgas i 22 kap. 6 och 7 §§.

Angående rätten att utfå ersättning från den internationella oljeskadefonden för skada som orsakats genom oljeförorening stadgas i lagen om godkännande av 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års internationella konvention om upprättande av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja och tillämpning av vissa bestämmelser i konventionen (424/96).

Angående rätten att få ersättning från 2003 års internationella kompletterande oljeskadefond bestäms i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2003 års protokoll till 1992 års internationella konvention om upprättande av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (324/2004). (30.4.2004/325)

11 kap

Ansvar för atomskada

1 §

Ansvar för atomskada orsakad av fartyg

Om ansvar för atomskada stadgas i atomansvarighetslagen (484/72).

12 kap

Begränsningsfond och begränsningsmål

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel gäller begränsningsfonder som upprättas enligt 9 kap. 7 § (*begränsningsfond*) och i tillämpliga delar en sådan begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 §. (13.10.1995/421)

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt begränsningsfonden fördelas.

Om inte något annat följer av stadgandena i detta kapitel, tillämpas i begränsningsmål vad som i 21 kap. stadgas om rättegång i sjörättsliga tvistemål.

2 §

Fondens storlek

En begränsningsfond enligt denna lag 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 beräknad enligt 3 § räntelagen på belopp som avses i 1 punkten för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

En begränsningsfond som upprättas för oljeskada skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 10 kap. 5 §. (13.10.1995/421)

3 §

Ansökan om upprättande av fond och därtill ansluten utredning

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond skall hos länsstyrelsen på domstolsorten deponera ett penningbelopp som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av länsstyrelsen godkänd säkerhet för beloppet.

I ansökan, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för de omständigheter på vilka ansökan grundas samt lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot begränsningsfonden.

4 §

Upprättande av fond

Domstolen skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall domstolen även i sitt beslut bestämma att ett tilläggsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och av begränsningsmålet samt ränta skall deponeras eller säkerhet för beloppet ställas. Om det är fråga om en begränsningsfond enligt 9 kap., gäller vad som här sägs om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att behövlig deponering har skett eller att godtagbar säkerhet har ställts, anses begränsningsfonden ha blivit upprättad den dag beslutet meddelades. I annat fall anses fonden ha blivit upprättad den dag då domstolen genom anteckning på beslutet bekräftar att beloppet har deponerats eller säkerhet har ställts.

Beslut som avses i 1 och 2 mom. gäller till dess något annat har förordnats. Innefattar beslutet att ett högre belopp skall betalas till begränsningsfonden eller ytterligare säkerhet ställas, skall domstolen förelägga den som upprättat fonden att inom viss tid betala vad som fattas eller att ställa säkerheten. Om föreläggandet inte iakttas, skall domstolen förordna att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 9 kap. 8 §.

Ändring i beslut som avses i 1, 2 och 4 mom. söks särskilt.

5 §

Kungörelse om upprättande av fond

När en begränsningsfond har upprättats, skall domstolen genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos domstolen inom viss tid, som inte får understiga två månader. Upplysning om stadgandena i 8 och 15 §§ i detta kapitel samt 9 kap. 7 § 3 mom. skall ingå i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i den officiella tidningen samt enligt domstolens prövning i en ortstidning. Om det finns skäl därtill, skall kungörelse om att en begränsningsfond har upprättats ske även i någon annan stat.

Den som har upprättat begränsningsfonden och alla kända borgenärer skall underrättas genom ett särskilt meddelande.

6 §

Fondens förvaltare

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, kan domstolen förordna en förvaltare för begränsningsfonden. Förvaltaren skall ha den insikt och

erfarenhet som uppdraget kräver. Förvaltaren skall utöver vad som stadgas i 11 § 2 mom. ha till uppgift att delta vid behandlingen av frågor som gäller fonden och av begränsningsmålet samt vid förhandlingar mellan parterna.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

7 §

Anmälan av fordran

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna domstolen upplysning om fordringens storlek och grund. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift även lämnas om detta.

8 §

Försenad anmälan

En fordran som inte har anmälts till domstolen innan frågan om fondens fördelning avslutas i underrätten kan endast betalas enligt stadgandena i 14 §.

9 §

Upplösning av fond

En begränsningsfond kan inte upplösas förrän den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden har löpt ut. Efter utgången av denna tid kan fonden fördelas utan beslut av domstolen, om den som har upprättat fonden och de borgenärer som har gjort gällande fordringar mot fonden överenskommer därom.

10 §

Anhängiggörande av begränsningsmål

Begränsningsmål anhängiggörs genom att den som har upprättat begränsningsfonden, eller dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol vid vilken fonden har upprättats, genom ansökan anhåller om fondens fördelning.

11 §

Fondsammanträde

Sedan ett begränsningsmål har anhängiggjorts skall domstolen kalla förvaltaren av begränsningsfonden, den som upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. Även en annan person vars rätt är berörd skall kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, ansvarsbeloppets storlek och anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren av begränsningsfonden granska anmälda fordringar samt, i den mån det kan ske, upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet och om fördelning av fonden. Förslaget skall sändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har en förvaltare inte förordnats, skall domstolen vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget jämte de ändringar som däri kan ha gjorts vid fondsammanträdet inte kvarstår när sammanträdet avslutas, skall förslaget läggas till grund för fördelningen av fonden. Om det är nödvändigt kan fondsammanträdet fortsätta vid en senare tidpunkt.

Vidhåller någon sin invändning sedan fondsammanträdet har avslutats, skall domstolen bestämma en viss tid inom vilken denne skall anhålla om att domstolen prövar invändningen. Har en sådan anhållan inte gjorts inom utsatt tid, anses invändningen förfallen. Vidhålls invändningen, skall domstolen så snart som möjligt avgöra ärendet.

12 §

Anhängiggörande av särskild talan

Då i 11 § 4 mom. avsedd anhållan om behandling av ärendet har gjorts, skall förvaltaren av begränsningsfonden kallas till behandlingen. När invändningen gäller rätt till ansvarsbegränsning eller ansvarsbeloppets storlek, skall även den som har upprättat begränsningsfonden kallas till behandlingen av ärendet. Om invändningen gäller en anmäld fordran, skall utom förvaltaren också den borgenär som har anmält fordringen kallas.

13 §

Förskott

Efter utgången av den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden kan domstolen förordna att av de fordringar som dittills har fastställts endast viss del skall betalas.

14 §

Fördelning av fonden

Sedan samtliga tvister har avgjorts skall domstolen genom beslut fördela begränsningsfonden.

Domstolen kan avsätta ett visst belopp till täckande av fordringar som inte har anmälts innan frågan om fördelning av begränsningsfonden tas upp till slutlig behandling vid underrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av begränsningsfonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan domstolen på yrkande avkunna beslut avseende den del av fordran som inte får utdelning ur fonden.

15 §

Rättsverkan av beslut

Laga kraft vunnet beslut om rätt till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och begränsningsfondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, vare sig fordringarna har anmälts eller inte.

IV AVDELNINGEN

AVTAL OM BEFORDRAN TILL SJÖSS

13 kap

Transport av styckegods

Allmänna stadganden om transport av styckegods

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

- 1) *transportör* den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,
- 2) *undertransportör* den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,
- 3) *avsändare* den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,
- 4) *avlastare* den som avlämnar godset för transport,
- 5) *transportdokument* ett konossement eller annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,
- 6) *konventionen* 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement i dess lydelse enligt 1968 års ändringsprotokoll (FördrS 9/85), (Haag-Visbyreglerna), jämte 1979 års protokoll om ändring av nämnda protokoll (FördrS 10/85), och
- 7) *konventionsstat* en stat som är bunden av konventionen.

2 §

Kapitlets tillämpningsområde

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

I annan fart gäller stadgandena avtal om sjötransport mellan två stater när

- 1) den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,
- 2) den avtalade lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige,
- 3) flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige,
- 4) transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller om

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 Finland, Danmark, Norge eller Sverige får dock överenskommas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

3 §

Certepartifart

Stadgandena i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- och delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid stadgandena i detta kapitel 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 stadgandena i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock 1 mom.

4 §

Avtalsbestämmelser

En bestämmelse i ett transportavtal eller transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från stadgandena i detta kapitel eller från stadgandena i 19 kap. 1 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom. 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.

Stadgandena i 1 mom. 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 förhållandena eller villkor under vilka transporten skall utföras skäligt att genom ett avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

Avlämnande och mottagande av godset för transport

5 §

Avlämnande av godset

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.

6 §

Undersökning av förpackningen

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.

7 §

Farligt gods

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.

8 §

Gods som fordrar särskild vård

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.

9 §

Kvitto på mottagande av godset

Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Om utfärdande av konossement och andra transportdokument stadgas i 42-59 §§.

10 §

Frakt

Följer frakten inte av avtalet, skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset mottas.

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 §.

Förutbetalad frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt 2 mom. inte har rätt till frakt.

11 §

Frånträdande och avtalsbrott

Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten har börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Avlämnas godset inte 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 någon annan ort än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får inte krävas avbruten, om avbrottet skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Vad som i 14 kap. 32 § 2-4 mom. stadgas om de omständigheter som påverkar bestämmandet av ersättningen har motsvarande tillämpning i fråga om transport av stycke gods.

Transporten

12 §

Transportörens plikt att ta till vara lastägarens intressen

Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta till vara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

13 §

Däckslast

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, förordning eller myndighets beslut.

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.

Om ansvar för däckslast stadgas i 34 §.

14 §

Transportörens avtalsbrott

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.

15 §

Transportavbrott och avståndsfrakt

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 att 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 14 kap. 38 och 40 §§.

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

16 §

Transportörens behörighet att handla på lastägarans vägnar

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt ta till vara lastägarans intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller mottas anvisning inte i tid, får transportören på lastägarans 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 12 § 3 mom.

17 §

Lastägaransvar för transportörens åtgärder

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 ett högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärderna eller utgifterna avsåg.

Utlämnande av godset

18 §

Transportörens utlämnande av godset

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.

19 §

Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

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 endast skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet, om mottagaren har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han annars insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

20 §

Rätt att hålla inne godset

Har transportören fordringar enligt 19 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 9 §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem. När godset har utlämnats kan transportören ta säkerheten i anspråk, om inte domstol på yrkande av mottagaren förbjuder detta.

21 §

Uppläggning av gods

Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller annars inom skälig tid, får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt 12 § 3 mom. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över det kan ske enligt 22 §.

22 §

Transportörens förfogande över gods som inte avhämtas

Sedan fristen enligt 21 § 2 mom. 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.

23 §

Avsändarens ansvar för fordringar

Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av 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

24 §

Ansvarsperioden

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 1 mom. 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 1 mom.

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 det 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.

25 §

Ansvar för sakskada

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.

26 §

Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

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 att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Transportören skall till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

27 §

Ansvar för levande djur

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 och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till i 1 mom. avsedda risker, är han inte ansvarig, 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.

28 §

Ansvar för dröjsmålsskada

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 2 mom. skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.

29 §

Beräkning av skadestånd vid sakskada

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 avtalet lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns varken börs- eller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

30 §

Ansvarsgränser

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 en särskild dragningsrätt anges i 23 kap. 2 §.

31 §

Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

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.

32 §

Ansvar som inte grundar sig på transportavtalet

Vad som i detta kapitel stadgas om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Vad som i detta kapitel stadgas om frihet från och begränsning av transportörens ansvar har motsvarande tillämpning, om talan väcks 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 §.

33 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

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

34 §

Ansvar för däckslast

Transporteras gods på däck i strid med 13 § är transportören, oavsett 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.

35 §

Transportörens ansvar för undertransportör

Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig enligt stadgandena 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 2 mom. är dock utan verkan, om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.

36 §

Undertransportörens ansvar

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Stadgandena i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver det som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

37 §

Gemensamt ansvar

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 §.

Stadgandena i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

38 §

Reklamation

Har godset lämnats ut utan att mottagaren 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 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.

39 §

Bidrag vid gemensamt haveri

Vad som i 24-38 §§ stadgas om transportörens ansvar för förlust av eller skada på gods 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

40 §

Allmän regel om skadeståndsansvaret

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.

41 §

Farligt gods

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 har tagit hand om godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får dock inte åberopa 1 mom.

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

42 §

Konossement

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.

43 §

Genomgångskonossement

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.

44 §

Avlastarens rätt att få konossement

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.

45 §

Befälhavarkonossement

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

46 §

Konossementets innehåll

Ett konossement skall innehålla uppgift om

- 1) godsets art, inbegripet uppgift om 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) att transporten är underkastad konventionen enligt 4 § 3 mom.,

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.

47 §

Avsaknad av uppgifter i konossementet

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 42 § 1 mom. utgör konossement även om uppgift som anges i 46 § saknas.

48 §

Transportörens undersökningsplikt

Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § 1 mom. 1 punkten är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

49 §

Konossementets bevisverkan

Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utställts, 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 anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren enligt 46 § 1 mom. 10 punkten 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 1 och 2 mom. 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.

50 §

Ansvar för vilseledande uppgifter i konossement

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 konossementets innehåll 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 även att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

51 §

Avlastarens garantiansvar

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 1 mom.

52 §

Rätt att få ut godset

Den som företer ett konossement och genom dess innehåll eller vid orderkonossement genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelse eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossement, 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 visa upp ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom de övriga exemplaren återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavaren av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

53 §

Flera konossementsinnehavare

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.

54 §

Utlämnande mot konossement

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.

55 §

Utlämnande när konossementet har förkommit

Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan rätten beslutat om offentlig kungörelse, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna konossementet.

56 §

Förvärv av konossement i god tro

Överlåter den som framträder som rätt innehavare av konossement enligt 52 § olika exemplar av ett order- eller innehavarkonossement 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 det som 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.

57 §

Stoppningsrätt

Den rätt en säljare har att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad som åligger honom i följd av köpet, hindra att den sålda varan överlämnas till köparen eller att kräva att den lämnas tillbaka, gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt 1 mom. får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

58 §

Sjöfraktsedel

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 att utse en annan mottagare.

59 §

Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

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. Det som stadgas i 46 § 3 mom. 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.

Lösning av tvister

60 §

Avtalsvillkor om behörig domstol

Ett avtal som har ingåtts innan en 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 driftsställe 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.

Vad som stadgas i 1 mom. utgör inte hinder för en part att väcka talan vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att en tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur den skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljemannaförfarande 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.

Vad som bestäms i 1 mom. gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige. (6.11.1998/396 år 1999)

61 §

Skiljeklausuler

Utan hinder av vad som stadgas i 60 § 1 mom. får parterna skriftligen överenskomma att tvister skall lämnas till slutligt avgörande av skiljemän. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kändens val skall försiggå i en av de stater där en ort som avses i 60 § 1 mom. är belägen samt att skiljemännen skall tillämpa stadgandena i detta kapitel.

Oavsett vad som har avtalats i skiljeavtalet, har stadgandena i 60 § 2 och 3 mom. motsvarande tillämpning.

Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige.

14 kap

Befraktning av fartyg

Allmänna stadganden

1 §

Kapitlets tillämpningsområde och definitioner

Stadgandena om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Stadgandena om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har stadgats.

I detta kapitel avses med

- 1) *bortfraktare* den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*,
- 2) *avlastare* den som avlämnar godset för lastning,
- 3) *resebefraktning* befraktning enligt vilken frakten skall beräknas per resa,
- 4) *konsekutiva resor* ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,
- 5) *tidsbefraktning* befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för tid, och
- 6) *delbefraktning* befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används.

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

Vid befraktning i fart som inte omfattas av 3 mom. gäller stadgandena i detta kapitel när finsk rätt skall tillämpas.

2 §

Avtalsfrihet

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

Vid resebefraktning i inrikes fart i Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige får stadgandena i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller stadgandena i 19 kap. 1 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § 1 och 2 mom. får stadgandena i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Stadgandena i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal när detta följer av vad som stadgas i 5 §.

3 §

Befraktning av ett bestämt fartyg

Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att 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.

4 §

Överlåtelse av befraktningsavtal

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 till överlåtelsen, upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

5 §

Trampkonossement

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.

Stadgandena om konossement i 13 kap. 45-57 §§ gäller även konossement som avses i 1 mom. När det följer av 13 kap. 3 § att stadgandena om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet, bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt 13 kap. 4 och 24-40 §§.

Resebefraktning

Inledande stadganden om resebefraktning

6 §

Frakt

Följer frakten inte av befraktningsavtalet, skall den frakt betalas som var gängse när avtalet ingicks.

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

7 §

Sjövärdighet

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.

8 §

Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

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 den sammanlagda längden av lastresorna respektive ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

9 §

Lastningsplats

Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den plats 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

10 §

Lastningstid

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.

11 §

Liggetidens längd

Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingår. 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 det arbetas 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.

12 §

Liggetidens början

Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att 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 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 har 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.

13 §

Hinder

Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att ta in last med den 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 borde ha räknat med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

14 §

Överliggetid

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 i löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Vad som stadgas i 13 § 2 mom. har motsvarande tillämpning i fråga om överliggetid.

15 §

Ersättning för överliggetid

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

16 §

Lastning och stuvning

Följer inte något annat av det 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 och

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 har 13 kap. 13 § motsvarande tillämpning.

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

17 §

Avlämnande av godset

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, stuvast, befordras och lossas.

Vad som stadgas i 13 kap. 6-9 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om avlämnande och lastning av gods vid resebefraktning.

18 §

Ombordkonossement

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 befракtningsavtalet konossement med andra villkor än dem som följer av avtalet och detta medför en ökad ansvarighet för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

Resan

19 §

Resebortfraktarens omsorgsplikt

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Vad som i 13 kap. 12 § 1 och 3 mom. samt 16 § stadgas om transportörens skyldighet och rätt att handla för lastägarens räkning och i 17 § om lastägarens ansvar för vidtagna åtgärder har motsvarande tillämpning vid resebefraktning.

20 §

Deviation och substituthamn

Deviation får endast företas för att rädda personer eller bärga fartyg eller gods 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.

21 §

Avståndsfrakt

Har en del av resan utförts när befракtningsavtalet 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. Stadgandena i 24 § har motsvarande tillämpning i fråga om avståndsfrakt.

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 får hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Därvid skall stadgandena om dispasch vid gemensamt haveri gälla i tillämpliga delar.

22 §

Farligt gods

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 personer eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

Lossning och utlämnande av godset

23 §

Lossning

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 9-17 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som stadgas 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 flere 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 på resebefraktarens sida. Vid klausulen *fio (free in and out)* skall resebefraktaren betala kostnaderna, om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

24 §

Frakt för gods som inte finns i behåll

För gods som inte finns i behåll vid resans slut skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på resebefraktarens sida eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 22 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt 1 mom. inte har rätt till frakt.

25 §

Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakt

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

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

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

26 §

Uppläggning av godset

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 om detta. Anmäler sig mottagaren 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 1 och 2 mom. 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 stadgandena i 13 kap. 22 § motsvarande tillämpning.

27 §

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

Resebortfraktaren är ansvarig enligt 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. Vad som i 13 kap. 36 § stadgas om undertransportörens ansvar har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt 1 mom. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av resebortfraktaren, får han även åberopa stadgandena i 5 §.

Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida

28 §

Kancelleringsid

Skall fartyget vara klart att ta in last inom en viss tid (*kancelleringsid*), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet, om fartyget inte är klart att ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

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

29 §

Dröjsmål och annat avtalsbrott

Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet 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 någon annan befraktare. Vid konsekutiva resor får

resebefraktaren inte häva avtalet 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.

30 §

Förlust av fartyget

Avser befraktningsavtalet 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 ett sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

31 §

Resebortfraktarens skadeståndsansvar

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida en skada som inte omfattas av 27 §, har 13 kap. 25 och 26 §§ om ansvar för sakskada samt skada på grund av oaktsam navigering och brand motsvarande tillämpning.

Avtalsbrott och hinder på resebefraktarens sida

32 §

Frånträdande före lastningens slut

Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han, efter att på något sätt ha gett uttryck för 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 export- eller importförbud 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 har förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i 3 mom., skall han inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det blir han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

33 §

Hävningsrätt

Får resebefraktaren frånträda befракtningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 32 § 3 mom., 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 §.

34 §

Frånträdande efter lastning

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. Vad som i 32 och 33 §§ stadgas om frånträdande före lastningens slut och om hävningsrätt har därvid motsvarande tillämpning.

35 §

Dröjsmål med lastning

Har överliggetiden avtalats och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast avlämnat en del av det, har vad som i 32 och 33 §§ stadgas om frånträdande före lastningens slut och om hävningsrätt motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när befракtningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har gått 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 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning.

36 §

Annat dröjsmål

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 betalda i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen inställs eller, om avtalet hävs, för att de återstående resorna faller bort.

37 §

Skada som godset har orsakat

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 har orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

Befraktningsavtalets bortfall

38 §

Krigsfara

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, har såväl resebortfraktaren som resebefraktaren rätt att frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning, även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det, är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i 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.

39 §

Konsekutiva resor

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § ske i fråga om 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.

40 §

Kostnader för uppehåll

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 stadgandena om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

41 §

Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

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 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 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 har fått anmälan begär att resan skall utföras.

Kvantumkontrakt

42 §

Tillämpningsområde

Stadgandena om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

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

43 §

Val av godsmängd

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

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

44 §

Skeppningsplaner

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 ett lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

45 §

Anmälan om skeppning

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

46 §

Nominering av fartyg

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.

47 §

Utförandet av resorna

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 46 § tillämpas stadgandena om resebefraktning eller styckegodstransport på 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 beträffande den återstående delen.

48 §

Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

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 beträffande den ifrågavarande resan.

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

Bortfraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett förhållande som avses i 32 § 3 mom.

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 beträffande den återstående delen. Vad som stadgas i 3 mom. om rätt till ersättning har därvid motsvarande tillämpning.

49 §

Dröjsmål med nominering av fartyg

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 tilläggstiden, får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av 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 bortfraktaren inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

50 §

Dröjsmål med betalning av frakt

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

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han inställer fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, 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. I förhållande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

51 §

Krigsfara

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 lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Tidsbefraktning

Fartygets avlämnande

52 §

Fartygets skick och utrustning

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 övriga utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet 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.

53 §

Besiktning

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.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

54 §

Avlämnande av fartyget till sjöss

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

Besiktning som avses i 53 § skall 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.

55 §

Kancelleringsid och dröjsmål med avlämnandet av fartyget

Skall fartyget enligt befракtningsavtalet vara klart att ta in last inom en viss tid (*kancelleringsid*), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Skall fartyget i övrigt avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

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

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

56 §

Fel i fartyget

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. Rätt till avdrag på frakten eller hävning av befракtningsavtalet föreligger dock inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan ett sådant dröjsmål som enligt 55 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

57 §

Skadeståndsansvar

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 avtalsslutet saknade en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

Utförande av resorna

58 §

Tidsbefraktarens förfoganderätt

Tidsbortfraktaren skall under befракtningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befракtningsavtalet. Vad som i 52 § 2 mom. stadgas om fartygets skick och utrustning har därvid motsvarande tillämpning.

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 förväntas 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.

59 §

Underrättelseplikt

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.

60 §

Bränsle

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.

61 §

Lastning och lossning

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 övertidsarbete 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.

62 §

Konossement vid tidsbefraktning

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 det 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 alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett sådant utlämnande.

63 §

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren enligt 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. Vad som i 13 kap. 36 § stadgas om undertransportörens ansvar har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt 1 mom. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han även åberopa stadgandena i 5 §.

64 §

Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

Hålls fartyg inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva

befraktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet 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 § 2 mom., vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

65 §

Skada på fartyget

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

Om skadan beror på att tidsbefraktaren har beordrat fartyget till en osäker hamn är han ersättningsskyldig, om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger.

66 §

Gemensamt haveri och bärgning

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

Tidsbortfraktaren får 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. 7 § 2 mom. (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

67 §

Utgifter för resorna

Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt stadgandena i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

Återlämnande av fartyget

68 §

Återlämnande och besiktning

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

Vad som stadgas i 52 § 3 mom., 53 § samt 54 § 1 mom. och 2 mom. första meningen har motsvarande tillämpning i fråga om återlämnandet. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller annars upphört före befraktningsperiodens slut.

69 §

Överskridande av befraktningsperioden

Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Denna skyldighet föreligger dock inte när överskridandet går utöver det som kan anses skäligt eller om en bestämd tidsperiod för återlämnandet har avtalats.

För överskridande som är tillåtet enligt 1 mom. 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

70 §

Betalning av tidsfrakt

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 får dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

71 §

Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen senast vid betalningen av nästa tidsfrakt.

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren inställa 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 inställt fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på stadgande i lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsrörelsen eller något annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följd 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.

72 §

Bortfall av tidsfrakt

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

73 §

Förlust av fartyget

Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller befракtningsavtalet även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition 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.

74 §

Krigsfara

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 krigsrisktillägg 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 detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befракtningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

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

15 kap

Befordran av passagerare och resgoods

1 §

Definitioner

Med *bortfraktare* avses i detta kapitel den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods.

Med *passagerare* avses den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som befordras enligt avtal om godsbefordran.

Med *resgods* avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerares räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. 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, utgör handresgods.

2 §

Kapitlets tillämpningsområde

Med undantag för 4 § 2 och 3 mom. och i den mån annat inte följer av 21 och 22 §§ tillämpas stadgandena i detta kapitel, om inte annat avtalas eller följer av sedvänja.

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

Om någon, som varken är passagerare eller är i bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, följer med fartyget och därvid orsakas skada som avses i 11 eller 12 §, skall vad som i detta kapitel stadgas om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida tillämpas till förmån för var och en på redarens sida mot vilken ansvarighet kan göras gällande.

3 §

Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

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 människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av en annan skälig anledning.

Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med ett annat fartyg.

4 §

Passagerarens förpliktelser

Avser befodringsavtalet 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.

Passagerarna är skyldiga att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

I fråga om tvångsmedel gäller vad som stadgas i 74 och 75 §§ sjömanslagen (423/78) och vad som i nämnda lag stadgas om arbetstagare har motsvarande tillämpning på passagerare.

Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning. Känner en passagerare till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. En motsvarande upplysning skall ges, om resgods, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på resgodset innan resan börjar.

5 §

Farligt resgods

Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer 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 personer eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

Har resgods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är passageraren ersättningsskyldig, om han eller någon för vilken han svarar har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

6 §

Utlämnande av resgods

Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen, har bortfraktaren rätt att 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.

7 §

Förlust av fartyget, dröjsmål och avbrytande av resan

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

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

Uppehålls fartyget under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts, eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befordras 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.

8 §

Frånträdande och avtalsbrott på passagerarens sida

Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall den avtalade befodringsavgiften dock betalas, om inte passagerarens underlåtenhet att påbörja eller fullfölja resan beror av att han insjuknat eller avlidit eller av någon annan skälig anledning och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid.

Är passageraren enligt 1 mom. skyldig att betala den avtalade befodringsavgiften, skall denna dock sättas ned med ett skäligt belopp, om bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller om bortfraktaren på något annat sätt har begränsat eller kunde ha begränsat sin skada.

9 §

Krigsfara

Visar det sig sedan befodringsavtalet har ingåtts 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 befodringsavtalet även om resan har börjat. Frånträds avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

10 §

Avdrag från befodringsavgiften

Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 8 § 1 mom. eller hävs befodringsavtalet enligt 7 § 3 mom. eller, sedan resan har börjat, enligt 9 §, skall befodringsavgiften betalas med avdrag för det belopp som bestäms med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som enligt 1 mom. tillkommer honom, skall han betala tillbaka överskottet.

11 §

Bortfraktarens ansvar för personskada och dröjsmål

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

12 §

Bortfraktarens ansvar för skada på resgods

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

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller annat särskilt dyrbart resgods, om han inte har tagit emot egendomen för förvaring.

13 §

Jämkning av skadestånd

Har passageraren medverkat till skada som avses i 11 eller 12 §, kan skadeståndet jämkas enligt vad som stadgas i 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

14 §

Bortfraktarens befrielse från ansvar

För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 11 eller 12 § 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 detta endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller har uppkommit till följd av fel i fartyget.

15 §

Ansvarsbeloppen

Bortfraktarens ansvar för varje passagerare är begränsat till 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) vid personskada och till 4 150 SDR för dröjsmål vid befordran.

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 värdeföremål 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.

I 1 och 2 mom. nämnda begränsningsbelopp avser det sammanlagda ansvaret för alla skador som har inträffat under samma resa. Beloppen avser inte ränta och rättegångskostnader.

Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som anges i 23 kap. 2 §.

16 §

Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självriskandel

Bortfraktaren kan skriftligen åta sig ett ansvar till ett högre belopp än vad som stadgas i 15 §.

Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk:

1) 150 SDR för varje fordon som skadas,

2) 20 SDR för annan skada på resgods, och

3) 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning sker från skadans belopp innan begränsning av ansvaret enligt 15 § provas.

17 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Bortfraktaren har inte rätt att åberopa stadgandena i 15 och 16 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

18 §

Bortfraktarens ansvar för underbortfraktaren

Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen. Därvid skall stadgandena i detta kapitel iakttas i tillämpliga delar.

Den som i det fall som avses i 1 mom. utför befordringen är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som stadgas i detta kapitel, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen samtyckt till det.

I den mån både bortfraktaren och en person som avses i 2 mom är ansvariga, svarar de solidariskt.

19 §

Utomkontraktuella krav

Vad som stadgas i detta kapitel om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befodringsavtalet.

Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 7 kap. 1 § eller 18 § i detta kapitel, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överskrida de gränser för ansvarigheten som stadgas i 15 §.

Vad som stadgas i 2 mom. gäller inte till förmån för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

20 §

Rätt att framställa ersättningskrav

Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får väckas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, av den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. skadeståndslagen.

21 §

Avtalsvillkor

Stadgandena i 4 § 2 och 3 mom. får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 5 § 3 mom., 6-20 §§ i detta kapitel, 19 kap. 1 § 1 mom. 3 och 5 punkten eller 21 kap. 5 § är ogiltiga

1) vid befordran inom Finland, Danmark, Norge eller Sverige eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen, samt

2) vid annan befordran, om finsk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna finska lagvalsregler.

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

22 §

Bortfraktarens rätt till ansvarsfriskrivning

Utan hinder av vad som stadgas i 21 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land vilka 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 enligt detta kapitel för tiden innan handresgodset har förts ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller en sådan transport till eller från fartyget som avses i 1 mom. och inte heller för den tid då handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas i en terminalbyggnad eller på kaj eller någon annan hamnanläggning.

Är det avtalat att en bestämd del av befordringen skall utföras av någon annan än bortfraktaren, får bortfraktaren, om den andre är namngiven, 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 befodringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än bortfraktaren för befordringen.

23 §

Hänvisningsstadgande

Om behörig domstol för tvist som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods stadgas i 21 kap. 5 §.

Om preskription stadgas i 19 kap. 1 §.

V AVDELNINGEN

SJÖOLYCKOR

16 kap

Bärgning

1 §

Rätt till bärgarlön

Den som bärgar ett fartyg som är förolyckat eller i fara eller ombordvarande gods eller något som hört till ett sådant fartyg eller gods, samt var och en som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Rätt till andel i lön som skall betalas för sådan bärgning har även den som i samband med den händelse som föranlett bärgningen har räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

Den som har medverkat vid bärgningsföretaget trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare har inte rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så krävs, betalas även om ett fartyg som har bärgats av ett annat fartyg tillhör samma ägare som det andra fartyget.

2 §

Bärgarlön i vissa fall

Om någon enligt avtal är skyldig att verkställa bogsering eller lotsning, lösgöra fartyg ur is eller utföra liknande arbete för fartygets räknning, har han inte rätt, om fartyget råkar i fara, att få bärgarlön för hjälp som han enligt avtalet har lämnat fartyget, om inte hjälpen har varit sådan att den inte kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Om parterna inte kan enas om bärgarlönens storlek, skall denna bestämmas av domstol.

3 §

Lastägarens ansvar för bärgarlön

Har gods eller något som hört till gods bärgats, svarar ägaren med det bärgade, men inte personligen.

4 §

Bestämmande av bärgarlönen

Vid bestämmande av bärgarlönens belopp skall rätten beakta följande omständigheter:

1) i första hand

a) i vilken utsträckning bärgningsföretaget har lyckats,

b) den insikt och driftighet med vilken bärgningsarbetet har utförts och den tid och möda som har använts,

c) den fara för vilken det bärgade fartyget, dess besättning och övriga personer ombord eller dess last har varit utsatta,

d) den fara för vilken bärgarna eller deras redskap har utsatts,

e) den fara för vilken bärgarna har utsatt sig att bli ersättningsskyldiga mot en lastägare eller någon annan eller att på annat sätt lida förlust,

f) den skada bärgarna har lidit till liv, hälsa eller gods, den utgift eller förlust som bärgarna har haft för utförandet av bärgningen samt värdet av de redskap som har använts vid bärgningen, och

g) den omständighet att det vid bärgningen använda fartyget varit särskilt utrustat för bärgningsarbete,

2) i andra hand

värdet av det bärgade.

Har någon som deltagit i bärgningen genom sin skuld orsakat den fara för vilken fartyget har varit utsatt, eller har han vid bärgningen gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande av bärgat gods eller till någon annan sviklig handling, kan rätten förklara bärgarlönen förverkad eller nedsätta dess belopp enligt det som är skäligt.

5 §

Bärgarlönens belopp

Bärgarlönen får inte sättas högre än till värdet av det bärgade, med frakt och passageraravgifter inberäknat efter avdrag för tull och övriga avgifter, som skall utgå av det bärgade, samt kostnad för förvaring, värdering och försäljning.

Med bärgarlön avses också ersättning för att föra det bärgade i säkerhet och för att fartyg eller andra redskap har använts för sådant ändamål.

6 §

Ogiltigförklarande av bärgningsavtal

Har avtal om bärgning ingåtts medan faran varade och under dess inflytande och prövas villkoren i avtalet inte vara skäliga, får rätten efter yrkande av någondera parten förklara avtalet helt eller till viss del ogiltigt.

Detsamma gäller i fråga om avtal som ingåtts på något annat sätt, om det belopp som krävs i bärgarlön står i uppenbart missförhållande till värdet av den hjälp bärgarna lämnat.

Vad som stadgas i 4 § 2 mom. skall också tillämpas i det fall att ett avtal om bärgning har ingåtts.

Om bärgarlön har betalats medan faran ännu varade, skall den som vill återkräva något av det betalda väcka talan inom sex månader efter det att betalningen skedde. Gör han inte det har han förlorat sin talan.

7 §

Fördelning av bärgarlönen

Är bärgare inbördes oeniga om bärgarlönens fördelning, bestäms denna av rätten på grund av de omständigheter som avses i 4 §.

Om ett fartyg har bärgat något under resan, skall av bärgarlönen först betalas ersättning för skada, som genom bärgningen orsakats fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord, och för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit med anledning av bärgningen, likaså ersättning som avses i 3 mom. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar och resten tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen för att fördelas i förhållande till deras avlöning. Befälhavarens andel skall dock alltid uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. En lots på fartyget har rätt till del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han inte är anställd hos redaren, uppbar lön som främste styrman.

Om en sjöman vid bärgningen har gjort en synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, har han rätt till särskild ersättning. En sjöman som framställer ett krav på sådan ersättning skall inom tre månader efter det att bärgningsföretaget har slutförts anmäla detta

hos redaren eller befälhavaren. Om en anmälan har gjorts och parterna inte kommer överens om ersättningen, skall frågan prövas av domstol.

Om det finns särskilda skäl, såsom ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem som arbetar i fartygets tjänst, får bärgarlönen fördelas efter andra grunder än enligt 2 och 3 mom.

Ett avtal om att en mindre del av den bärgarlön, som eventuellt kan förtjänas med fartyget än vad som ovan i denna paragraf sägs skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är ogiltigt, om det inte är fråga om ett fartyg som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta eller avtalet har ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av ett visst bärgningsföretag.

Har bärgning utförts av ett finskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, har vad som i denna paragraf stadgas motsvarande tillämpning. Den del av bärgarlönen som inte tillfaller staten skall dock fördelas mellan de ombordvarande enligt grunder, som fastställs genom förordning. Staten kan utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

8 §

Fartygets avgång och utlämnade av last innan bärgarlönen betalats

Innan bärgarlönen har betalats eller säkerhet som bärgaren har godkänt har ställts för den, får ett bärgat fartyg inte utan bärgarens samtycke lämna det ställe dit det efter bärgningen har förts eller bärgat gods tas i besittning av ägaren.

Om fartyget blir uppehållet eller godsets ägare inte får ut godset på grund av att bärgaren vägrar att godkänna erbjuden säkerhet och prövas säkerheten ha varit tillräcklig och godtagbar, skall bärgaren ersätta den skada som har orsakats.

9 §

Bärgarlön för last

Om ett fartyg har bärgat ett annat fartyg som tillhör samma redare eller dess last, får fartygets befälhavare inte företräda lastens ägare då krav på bärgarlön ur lasten framställs.

Om det inte genast framgår vem lasten tillhör, skall domstolen på bärgarens eller försäkringsgivarens begäran förordna en ojävig och sakkunnig person att som god man företräda lastens ägare i allt som angår ett sådant krav. Detsamma gäller om lastägaren inte utan svårighet eller tidsförlust kan anträffas.

17 kap

Haveri

1 §

Gemensamt haveri

I fråga om skada, förlust och kostnad vid gemensamt haveri och fördelningen därav tillämpas om inte något annat avtalas York-Antwerpen-reglerna av 1974 enligt vad som närmare stadgas genom förordning.

2 §

Dispasch och dispaschör

Utredning och fördelning av gemensamt haveri skall, om något annat inte avtalas, göras genom dispasch i det land och på den ort redaren bestämmer. Dispasch uppgörs i Finland av en dispaschör.

Angående dispasch i ärenden som grundar sig på avtal om sjöförsäkring stadgas i lagen om utredning av ersättningar genom dispaschör i sjöförsäkringsärende (10/53).

Om dispaschören gäller vad som särskilt stadgas om dispaschör.

3 §

Värdering av skada

Skador som i gemensamt haveri har orsakats fartyg eller dess tillbehör skall, om inte något annat avtalas, värderas av besiktnings- och värderingsmän, som har utsetts enligt 18 kap. 17 §, på den ort där reparation verkställs, om sådan görs under resan, och i övrigt på den ort där resan slutar. I fråga om skada på last skall värdering ske senast på den ort där lasten lossas.

4 §

Begäran om upprättande av dispasch

Redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift skall utan dröjsmål hos dispaschören begära om upprättande av dispasch och uppge namn och adress på kända sakägare.

Var och en som haveriet rör skall utan dröjsmål lämna till dispaschören alla de handlingar som denne anser nödvändiga för utredningen och fördelningen och i övrigt lämna dispaschören behövliga upplysningar.

5 §

Ägarens ansvar för haveribidrag och redarens rätt att hålla inne gods

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

Om redarens rätt att hålla inne gods som svarar för haveribidrag stadgas i 13 kap. 20 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att dess ägare åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget eller utan att ställa säkerhet när ett sådant krav framställs, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till de övriga som har del i haveriet.

6 §

Enskilt haveri

Har en skada, förlust eller kostnad orsakats fartyget eller lasten genom en olyckshändelse och skall den inte hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 15 § 3 mom. eller 14 kap. 40 § fördelas enligt samma grunder, faller den som enskilt haveri på de föremål som har drabbats av skadan eller förlusten eller som har orsakat kostnaden.

Om kostnader som skall hänföras till enskilt haveri har blivit gjorda gemensamt för fartyget och lasten eller en viss del av lasten eller också för delar av lasten som tillhör olika ägare, skall kostnaderna fördelas på de föremål för vilka de tillkommit enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. En kostnad för bärgning av last fördelas på lastens värde och den frakt som skall betalas för godset.

Utredning och fördelning av haveri enligt 2 mom. skall göras genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet.

7 §

Upprättande av dispasch

När dispasch begärs skall dispaschören så snart som möjligt genom kungörelse i officiella tidningen uppmäna dem som har del i haveriet att inom en viss förelagd kort tid skriftligen hos dispaschören framställa sina yrkanden och anföra de skäl och ge in de handlingar de vill åberopa. Om en ingiven handling är ofullständig, skall dispaschören, så fort det kan ske, inbegära nödvändig upplysning av den som har gett in handlingen.

Sedan den i kungörelsen förelagda tiden har löpt ut eller kompletterande handlingar har inlämnats efter uppmäning, skall dispaschören utan dröjsmål och senast två månader därefter på en dag som ges till känna genom anslag på tingsrättens anslagstavla och kungörelse i officiella tidningen, utge dispaschen i två exemplar. Dispaschen skall innehålla underrättelse om inom vilken tid klandertalan angående dispaschen enligt 21 kap. 8 § skall väckas vid domstol.

Dispaschören skall underrätta parterna eller deras ombud om den kungörelse som avses i 1 mom. och om den anslagsdag som avses i 2 mom., om deras boningsort är känd.

Ett meddelande som avses i 3 mom. och i 21 kap. 8 § 2 mom. får skickas per brev.

8 §

Rättande av dispasch

Om gods som har blivit upptaget till ersättning i dispaschen såsom förlorat fås tillbaka eller om skada, förlust eller kostnad som har tagits upp till fördelning senare har blivit ersatt av den som är ersättningsskyldig, skall dispaschen rättas därefter genom en tilläggsberäkning. Upprättande av dispaschen får dock inte fördröjas enbart på grund av att det kan finnas möjlighet att få ett uppoffrat föremål tillbaka eller ersättning för en skada, förlust eller kostnad.

18 kap

Dagböcker, sjöförklaring och besiktning (31.1.1997/98)

Om dagböcker

1 §

Skyldigheten att föra skepps- och maskindagbok

På ett fartyg som används i utrikesfart skall, om inte något annat stadgas med stöd av 3 mom., föras skeppsdagbok och om fartyget är maskindrivet dessutom särskild maskindagbok.

Såväl skeppssom maskindagbok skall upprättas enligt fastställt formulär och vara försedd med sidonummering och med förseglad genomdraging.

Om och i vilken omfattning dagbok skall föras på ett fartyg som används i utrikesfart och har en bruttodräktighet på högst 500 och vars resa inte utsträcks längre västerut än till linjen Lindesnäs - Hanstholm eller till Cuxhaven, och på fartyg i inrikesfart och på fiskefartyg stadgas genom förordning.

Om förande av vissa andra dagböcker stadgas särskilt.

2 §

Förande av skepps- och maskindagbok

Skeppsdagboken förs av befälhavaren eller under hans tillsyn av styrmannen.

Maskindagboken förs under befälhavarens tillsyn av maskinchefen eller under dennes tillsyn av maskinmästaren. Anteckningarna i dagboken skall göras efter tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som sker under en vakt får upptecknas i en kladd, men anteckningarna skall, om det är möjligt, före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall föras med ordning och tydlighet. Det som har blivit infört i den får inte utplånas, överstrykas eller på något annat sätt göras oläsligt, utan en rättelse skall införas på behörigt ställe i dagboken i det fall att en oriktig anteckning har gjorts.

3 §

Uppgifter

I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan och om det som kan vara till nytta att känna till för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

I maskindagboken skall uppges det förråd av bränsle och övriga för maskineriets drift behövliga ämnen som finns vid fartygets avgång från hamn, förbrukningen av dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel.

I maskindagboken skall tiden anges i samma lokaltid, som används i skeppsdagboken. Skeppsuret i maskinrummet skall minst en gång i dygnet jämföras med skeppsuret på kommandobryggan.

Närmare bestämmelser om förande av dagbok meddelas av trafikministeriet.

4 §

Anskaffande av ny dagbok

Om dagboken är fullskriven eller av någon annan anledning inte användbar eller har den genom olycka gått förlorad, skall befälhavaren, om fartyget befinner sig i en finsk hamn, hos en behörig myndighet ta ut en ny dagbok. Om fartyget är utomlands, skall befälhavaren i överensstämmelse med det fastställda formuläret upprätta en ny dagbok och sedan i första hamn som anlöps låta den finska beskickningen eller, om sådan inte finns på orten, någon annan myndighet genomdra den och förse den med ämbetssigill och intyg om sidornas antal. När en ny dagbok på detta sätt utfärdas eller uppvisas, skall befälhavaren samtidigt visa upp den förra dagboken och låta införa omedelbart efter den sist gjorda anteckningen bevis om att dagboken har uppvisats och att en ny dagbok har utfärdats för fartyget. Om befälhavaren inte kan visa upp den förra dagboken, skall anledningen uppges och anteckning om detta göras i den nya dagboken.

5 §

Rätt att få uppgifter och förvaring av dagbok

Envar skall få sådana uppgifter om en dagboks innehåll som hans rätt är beroende av. Då frågan är om en sammanstötning med ett annat fartyg, gäller detta dock endast i en rättegång där talan förs med anledning av sammanstötningen.

Stadgandena i 1 mom. gäller även i fråga om en dagbok förd på ett danskt, norskt eller svenskt fartyg när fartyget befinner sig i en finska hamn.

Redaren skall förvara en dagbok minst tre år efter dess avslutning. Om talan har väckts inom denna tid med anledning av en händelse som har antecknats i dagboken, skall den förvaras till dess saken har blivit avgjord genom laga kraft vunnit dom.

Vad som i denna paragraf stadgas om en dagbok skall även gälla i fråga om en kladd till dagbok och även på teknisk väg gjord uppteckning om fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Sjöförklaring

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Befälhavaren på ett finskt fartyg skall avge sjöförklaring

- 1) när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått en 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 en svår kroppsskada,

- 3) när någon har avlidit ombord,
- 4) när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
- 5) när fartyget har sammanstött med annat fartyg eller stött på grund,
- 6) när fartyget har övergetts till sjöss,
- 7) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har uppkommit 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.

Sjöförklaring skall avges för ett finskt fartyg också med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, om sjöfartsverket förordnar eller befälhavaren eller redaren begär det, eller då det är fråga om skada på gods som är av någon betydelse och lastägaren eller lastförsäkringsgivaren begär om sjöförklaring.

Förordnar sjöfartsverket eller begär lastägaren eller lastförsäkringsgivaren att sjöförklaring skall hållas, skall meddelande om detta ges till befälhavaren eller redaren, som skall göra anmälan enligt 7 § 2 mom.

Om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall stadgas i 11 § 2 mom., 14 § 2 mom. och 15 §.

7 §

Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt

En sjöförklaring avges inför en sjörättsdomstol enligt 21 kap. 1 § för den ort där händelsen har inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. En sjöförklaring får dock uppskjutas till dess fartyget anlöper en annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall utan dröjsmål skriftligen underrätta sjöfartsverket om ett sådant uppskov och anledningen till detta.

Befälhavaren skall så snart som möjligt själv eller genom ombud anmäla sig hos behörig underrätt enligt 1 mom. eller dess ordförande för att avge sjöförklaringen. Anmälan skall vara skriftlig och till den skall fogas en avskrift av den rapport som avses i 8 § och uppgift om hela besättningen och de personer som antas kunna lämna upplysningar i saken, samt om möjligt om alla dem som saken kan angå eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avges sjöförklaring för finskt fartyg inför en domstol som är behörig enligt det landets lag. I övrigt avges sjöförklaring utomlands till sådan finsk beskickning som enligt bemyndigande av utrikesministeriet har behörighet att motta den. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av beskickningen tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst finska, danska, norska eller svenska medborgare, mot vilka inte finns jäv som gäller mot domare. På en ort där behörig finsk beskickning inte finns, får

sjöförklaring avges inför dansk, norsk eller svensk utlandsmyndighet som enligt sitt hemlands lag får ta emot en sådan förklaring.

Har en sjöförklaring avgetts utomlands eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställts av en utländsk myndighet, skall befälhavaren se till att en av behörig myndighet styrkt avskrift av protokollet som uppgjorts vid förrättningen skickas till sjöfartsverket.

Har fartyg försvunnit eller förolyckats utan att någon blivit räddad, skall undersökning med anledning av händelsen utföras på fartygets hemort, om inte sjöfartsverket bestämmer att undersökningen hålls på någon annan ort.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av stadgandena om sjöförklaring meddelas genom förordning.

8 §

Skriftlig rapport

I de fall då sjöförklaring enligt 6 § skall avges, skall befälhavaren utan dröjsmål avge skriftlig rapport om händelsen till sjöfartsverket eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom.

Befälhavaren skall vidare avge rapport

- 1) när en händelse som avses i 6 § 1 mom. 1 punkten har inträffat i hamn eller på redd,
- 2) när någon har eller kan antas ha fallit över bord och drunknat,
- 3) när sjöfartsverket förordnar det med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift,
- 4) när sjöförklaring har begärts enligt 6 § 2 mom., och
- 5) 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.

I rapporten, som görs genom att fylla i en blankett som har fastställts av trafikministeriet, skall ingå en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den och även en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken.

En rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen upptas till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf skall, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till sjöfartsverket.

9 §

Bestämmande av sammanträde för avgivande av sjöförklaring

När anmälan om avgivande av sjöförklaring har gjorts enligt 7 § skall sjörättsdomstolen, om möjligt enligt befälhavarens önskan, sätta ut tiden för sammanträdet för upptagande av sjöförklaring inför rätta och förelägga befälhavaren att därvid visa upp fartygets dagböcker och kladdar till dem i original där sådana förts och de finns i behåll, och även andra handlingar eller föremål som kan ge upplysning i saken, samt i fråga om hörande anmäla för rätten de personer som antas bäst kunna lämna upplysning i saken. Tiden för sammanträdet skall kungöras på rättens anslagstavla eller, om det kan ske utan dröjsmål, genom särskilt meddelande anmälas till de personer som saken kan angå eller deras ombud på orten samt sjöfartsverket och allmänna åklagaren.

Ett föreläggande som avses i 1 mom. får, om det prövas nödvändigt, förenas med vite.

De sakkunniga skall utan dröjsmål underrättas om anmälan till upptagande av sjöförklaring. De skall ta del av de handlingar som har fogats till anmälan samt, om det finns tid för det, för sjörättsdomstolen före sammanträdet ange de frågor som bör utredas från sjöteknisk, maskinteknisk eller annan synpunkt med hänsyn till olyckans art.

10 §

Behandling vid sjörättsdomstol

Vid behandlingen av en sjöförklaring skall rätten försöka få en fullständig utredning om händelsen och dess orsaker. Vid förhandlingens början skall innehållet i fartygets dagböcker och i kladdar till dem i behövliga delar jämföras med varandra och med det exemplar av rapporten enligt 8 § som har fogats till anmälan. Därefter skall först befälhavaren och sedan de personer som har inkallats för att höras i saken, var för sig avge, om det är möjligt, en sammanhängande berättelse om händelsen. Är någons berättelse ofullständig eller obestämd, skall rätten försöka klarlägga vad denne verkligen har iakttagit i fråga om händelsen. Sedan samtliga berättelser har getts, skall befälhavaren och de närvarande parterna ges tillfälle att yttra sig om dem. Därefter skall rätten, om det inte finns laga hinder, låta befälhavaren och de inkallade personerna med ed eller försäkran bekräfta sina berättelser efter det att de har lästs upp ur protokollet.

Rätten får också till förhöret inkalla andra medlemmar av besättningen än dem befälhavaren har anmält och även andra personer som inte hör till besättningen, samt vid behov förrätta syn på fartyget eller olycksstället, och begära utlåtanden av sakkunniga beträffande frågor som förutsätter särskild sakkunskap. De personer som har inkallats eller anlitats har rätt till ersättning av statsmedel enligt rättens prövning.

Om en sjöförklaring avges på någon annan än i 7 § 1 mom. avsedd ort, skall rätten i protokollet göra en anteckning om orsaken till detta.

11 §

Sjöförklaring vid fartygs sammanstötning

Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får sjörättsdomstolen bevilja uppskov med denna, om sjöförklaringen därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaringen eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Ett sådant uppskov får inte beviljas för längre tid än vad som är oundgängligen nödvändigt. Om syftet med uppskovet inte kan uppnås, skall rätten, om befälhavaren eller redaren för det fartyg, för

vilket sjöförklaring först avges begär det och synnerliga skäl inte talar mot det, förordna att sjöförklaringen helt eller delvis skall hållas inom stängda dörrar och att därvid andra än redaren och allmänna åklagaren samt sjöfartsverkets representant och tullmyndighet inte får närvara.

Om en sammanstötning har skett med ett utländskt fartyg för vilket någon utredning som motsvarar sjöförklaringen inte verkställs, är en sjöförklaring inte nödvändig om inte sjöfartsverket bestämmer något annat.

12 §

Mottagande av sjöförklaring i vissa fall

I fråga om fartyg med hemort i Danmark, Norge eller Sverige skall behörig finsk domstol uppta sjöförklaring när befälhavaren eller fartygets redare eller en behörig myndighet i fartygets hemland anser det vara nödvändigt. Beträffande annat utländskt fartyg upptas sjöförklaring i ett sådant fall, när det finns skäl till det.

Om sjöfartsverket anser att en utredning av en händelse som har inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig ur sjösäkerhetssynpunkt och befinner sig fartyget i en finsk hamn, får sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall hållas.

Om en myndighet som avses i 1 mom. anser att en sjöförklaring är nödvändig eller om sjöfartsverket förordnar att en sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En sjöförklaring hålls på anmälan av endera av dem enligt 7 § 2 mom.

13 §

Sjöförklaring vid finsk beskickning

Vad som i 10-12 §§ stadgas om sjöförklaring vid domstol gäller i tillämpliga delar sjöförklaring inför en finsk beskickning. Beskickningen får dock inte uppta ed eller försäkran eller utsätta vite.

Ett utdrag ur protokollet som uppgjorts vid behandlingen av sjöförklaringen skall skickas till sjöfartsverket utan avgift. Ett protokollsutdrag ges på begäran åt redaren eller befälhavaren.

14 §

Komplettering av sjöförklaring och beslut om att sådan inte skall avges

Om en sjöförklaring anses vara ofullständig i något avseende, får sjöfartsverket förordna att den skall kompletteras. Stadgandena i 6 § 3 mom. och 7 § har motsvarande tillämpning.

Om en tillfredsställande utredning om en händelse som avses i 6 § finns eller kan väntas bli tillgänglig på något annat sätt, får sjöfartsverket godkänna att en sjöförklaring inte hålls eller att den uppskjuts i avvaktan på en sådan utredning.

Annan undersökning av sjöolyckor

15 § (31.1.1997/98)

Befrielse från avgivande av sjöförklaring i vissa fall

Sjöförklaring behövs inte, om händelsen undersöks i den ordning som stadgas i lagen om undersökning av olyckor (373/85).

Besiktnings- och värderingsmän och förrättande av besiktning

16 §

Besiktnings- och värderingsmän

Besiktning och värdering enligt denna lag eller som en redare, en befälhavare eller en sakägare annars vill åberopa som bevis i mål som handläggs enligt denna lag skall förrättas av officiella besiktnings- och värderingsmän, om inte parterna har kommit överens om något annat eller officiella besiktnings- och värderingsmän inte har kunnat anlitas utan större olägenhet.

17 §

Förordnande av officiella besiktnings- och värderingsmän

Till officiella besiktnings- och värderingsmän förordnar sjörättsdomstolen för en bestämd tid, högst tre år i sänder, ett nödvändigt antal sakkunniga personer. Sjørättsdomstolen kan också återkalla ett meddelat förordnande om det finns anledning därtill. De besiktnings- och värderingsmän som sjörättsdomstolen förordnar är behöriga i hela landet med undantag för landskapet Åland.

18 §

Förfarandet vid förordnande av besiktnings- och värderingsmän

Vid förordnande av besiktnings- och värderingsmän skall det såvitt möjligt tillses att både kunskap i sjöfart och i skepps- och maskinbyggnad samt varukännedom blir företrädna och att besiktnings- och värderingsmännen har förmåga att ge skriftliga utlåtanden.

För förordnande av besiktnings- och värderingsmän skall sjörättsdomstolen av de yrkesföreningar som saken gäller eller annars på lämpligt sätt begära förslag om personer som har färdighet för ett sådant uppdrag och som är villiga att ta emot uppdraget.

19 §

Förrättningsmännens antal och kompetens samt befogenheter

Förrättningsmännen skall vara minst två, ojäviga och utsedda bland sådana officiella besiktnings- och värderingsmän som företräder den sakkunskap förrättningen kräver.

Om flera sakägare begär besiktning och kan de inte enas om förrättningsmännen, skall envar tillkalla lika många.

Förrättningsmännen får förfoga över fartyget och lasten, om det är nödvändigt för att utföra förrättningen noggrant.

20 §

Biträdande sakkunniga

Om de som har kallats att förrätta en viss besiktning och värdering anser att denna fordrar sådan sakkunskap att den inte behörigen kan verkställas av dem allena, får de tillkalla sakkunniga att delta i förrättningen. I sådant fall får även någon annan än en officiell besiktnings- och värderingsman anlitas för ändamålet.

21 §

Förfarandet vid fartygs förklarande för icke iståndsättligt

Blir det vid besiktningen av ett fartyg fråga om fartyget skall förklaras vara icke iståndsättligt, skall förrättningsmännen anmäla detta till sjörättsdomstolen, som då förordnar en av sina medlemmar att tillsammans med förrättningsmännen pröva och avgöra frågan. Detsamma gäller om en sakägare till sjörättsdomstolen anmäler att en dylik fråga skall prövas av besiktningsmännen.

Förklaras fartyget för icke iståndsättligt, skall detta utan dröjsmål anmälas till sjörättsdomstolen.

22 §

Missnöje med besiktning eller värdering

Är en sakägare missnöjd med en besiktning och värdering som har förrättats av besiktnings- och värderingsmän som han eller någon annan sakägare har tillkallat, har han rätt att av sjörättsdomstolen begära ny besiktning och värdering, om en sådan ännu kan förrättas. Sjørättsdomstolen skall då förordna en av sina medlemmar samt utöver de ovan nämnda besiktnings- och värderingsmännen minst lika många andra officiella besiktnings- och värderingsmän att tillsammans verkställa den nya förrättningen.

23 §

Förrättningsinstrument

En officiell besiktnings- och värderingsman är skyldig att föra förteckning över de förrättningar som han kallats att utföra, tiden för förrättningen, den eller de besiktnings- och värderingsmän som tillsammans med honom har förrättat den, samt hos vilken av dem förrättningsinstrumentet i original förvaras.

En avskrift av instrumentet skall mot lösen ges till en sakägare som begär det.

24 §

Besiktning utomlands

Om fartyget finns utomlands när besiktning eller värdering är nödvändig, skall vad som där gäller om sådan förrättning iakttas.

25 §

Värdering av skada i vissa fall

Har fartyget under resan lidit skada som föranleder betydande istandsättning eller längre uppehåll, skall befälhavaren anordna besiktning och värdering av fartyget. Besiktnings- och värderingsmännen skall uppskatta den uppkomna skadan och värdet av fartyget i skadat skick, och även ge utlåtande om de åtgärder som bör vidtas för att avhjälpa skadan, samt beräkna nödvändiga kostnader för detta. Om fartyget sätts i stånd, skall sedan arbetet har avslutats genom en ny besiktning granskas om fartyget är i ett sådant skick att den planerade resan kan utföras.

Har lasten under resan lidit betydande skada eller finns det anledning att befara att lasten är i ett sådant tillstånd att särskilda åtgärder är nödvändiga för dess bevarande eller är lossning nödvändig på grund av skada på fartyget, skall befälhavaren anordna besiktning av lasten. Om lasten anses vara skadad, skall förrättningsmännen avge utlåtande om den orsak som kan antas ha orsakat skadan samt föreslå de åtgärder som bör vidtas.

26 §

Befälhavarens skyldighet att anordna besiktning

Om befälhavaren anser att det finns skäl att säkerställa bevis om att en skada som har orsakats lasten inte har vållats genom fel vid skalkning av luckorna, stuvning, garnering eller bäddning eller genom annat dylikt fel, skall han anordna besiktning.

Om det vid öppnande av luckorna eller senare under lossningen uppkommer skada eller det finns anledning att anta att skada har uppkommit, skall, om det är möjligt och när det kan ske, innan godset flyttas från den plats där det har varit lastat i fartyget, orsaken till skadan utredas och vid behov även dess omfång.

Till sådan besiktning skall lastmottagaren kallas, om det kan ske utan olägenhet.

VI AVDELNINGEN

AVSLUTANDE STADGANDEN

19 kap

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, skall väckas

1) för fordran på bärgarlön inom två år från det bärgningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 7 § inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek,

2) för fordran på ersättning för sammanstötning och händelser som avses i 8 kap. 6 § inom två år från den dag skadan inträffade och, i fråga om fordran på belopp som någon enligt 8 kap. 3 § har betalt utöver sin andel, inom ett år efter det beloppet betalades,

3) för fordran på ersättning för dödsfall eller kroppsskada som drabbat passagerare eller för försening vid passagerarbefordran inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum eller, om passageraren har avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

4) för fordran på grund av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter inom ett år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran inom två år från det handresgods har förts iland eller annat resgods utlämnats eller, om godset har gått förlorat under resan, från det ilandföringen eller utlämnandet skulle ha ägt rum, samt

6) för fordran på bidrag till gemensamt haveri eller någon annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

7) för fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. inom tre år från skadans uppkomst. (13.10.1995/421)

I fråga om fordran på ersättning som avses i 1 mom. 4 punkten kan parterna efter den händelse som föranlett talan överenskomma om förlängning av den där angivna tiden. Regresstalan kan väckas efter utgången av samma tid, dock inte senare än ett år från den dag huvudanspråket uppfylldes eller talan väcktes om det.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden som anges i denna paragraf gäller i Finland vad som stadgas i finsk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. Dock får de tider som anges i 1 mom. 3 och 5 punkten inte i något fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring har skett eller borde ha skett.

I det fall som avses i 1 mom. 7 punkten får talan dock inte väckas efter det sex år förflutit från dagen för olyckan eller, om skadan förorsakats av en serie händelser, från den dag då den första av dessa inträffade. (13.10.1995/421)

Svarar gäldenären i andra fall än de som avses i 1 mom. för ersättning eller för någon annan fordran för vilken redares ansvarighet är begränsad eller för vilken endast det inlastade godset svarar, skall talan i fråga om fordran på ersättning väckas inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år från det fordringen förföll till betalning. Om borgenären även har rätt att kräva betalt för fordringen av redaren, lastägaren eller någon annan, utan att begränsning av ansvarigheten görs, gäller i fråga om bevakande av talan vad som allmänt stadgas.

Har en fordran som avses i denna paragraf kommit under dispaschörs behandling, anses talan om betalning av fordran ha blivit väckt.

20 kap

Straffstadganden

1 §

Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt

Har en befälhavare utan att vara tvungen till det gått till sjöss med ett fartyg som har haft sådana brister i fråga om skrov, maskin eller utrustning eller som har varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat att han bort inse att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem som var ombord, skall han dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

En redare eller annan person skall dömas till straff enligt 1 mom., om han uppsåtligen har förlett befälhavaren till en sådan förbrytelse eller med råd eller handling främjat den, och även en redare eller någon annan person som i redarens ställe har haft hand om fartyget, om han med vetskap om sådana brister eller fel som avses ovan har underlåtit att, om det har varit möjligt för honom, förhindra fartyget att gå till sjöss.

Om en befälhavare försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 3 § och är det inte fråga om en situation som avses i 1 mom., skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

En redare eller annan person skall dömas till straff enligt 3 mom., om han uppsåtligen har förlett befälhavaren till en sådan förseelse eller med råd eller handling främjat den. Detsamma gäller även en redare eller någon annan som i redarens ställe sköter fartygets drift, om han med vetskap om att fel eller brist har förelegat i fråga om fartygets sjövärdighet och utrustning underlåtit att, om det har varit möjligt för honom, förordna om att felet eller bristen skall avhjälpas.

Har en befälhavare underlåtit att iaktta sina skyldigheter enligt 6 kap. 9 §, skall han dömas till böter.

Om en åtgärd eller försummelse som avses ovan i denna paragraf har orsakat skada, skall gärningsmannen för gärningen eller försummelsen, om inte strängare straff stadgas någon annanstans, i de fall som avses i 1 och 2 mom. dömas till fängelse i högst två år och i de fall som avses i 3 och 4 mom. till fängelse i högst ett år.

2 §

Underlåtenhet att iaktta gott sjömansskap

Försummar en befälhavare i andra fall än de som avses i 1 § eller försummar en maskinchef, en styrman, en maskinmästare eller någon annan, som på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, det som han för undvikande av en sjöolycka är skyldig att utföra som en god sjöman, skall han, om inte strängare straff för försummelsen stadgas någon annanstans, dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

3 §

Försummelse av förpliktelseerna beträffande skeppshandlingarna

Om en befälhavare har försummat sina skyldigheter enligt 6 kap. 4 §, skall han dömas till böter.

Om en befälhavare eller en redare förbjuder någon, som är berättigad till det, att ta del av innehållet i fartygets dagbok eller kladd till dagbok eller på teknisk väg gjord uppteckning om fartygets navigering och gången av dess maskineri, skall han dömas till böter.

Om en redare försummar sin skyldighet att förvara en dagbok eller kladd till dagbok eller en uppteckning som avses i 2 mom. skall han dömas till böter.

4 §

Oredlighet vid förande av dagbok

Försummar en befälhavare sina skyldigheter enligt 18 kap. i fråga om förande eller uppvisande av dagbok, skall han dömas till böter.

Har en befälhavare, för att bereda sig själv eller någon annan nytta eller för att orsaka skada, fört oriktig dagbok eller ändrat, förstört eller gömt undan dagboken eller gjort den oläslig, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter eller till fängelse i högst två år eller, om omständigheterna är synnerligen förmildrande, till böter.

Om befälhavare annars lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter.

En maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som har gjort sig skyldig till en gärning som avses i 1, 2 eller 3 mom., skall dömas enligt vad där sägs.

5 §

Sjöförklaringsförseelse

En befälhavare som försummar att enligt 18 kap. 7 § 2 mom. göra anmälan för avgivande av sjöförklaring eller som föranleder att sjöförklaring uppskjuts utan att de förutsättningar som avses i 18. kap 7 § 1 mom. finns, skall dömas till böter.

Försummar en befälhavare att avge rapport som avses i 18 kap. 8 §, skall han dömas till böter. Lämnar han i en sådan rapport uppsåtligen en oriktig eller vilseledande uppgift, skall han också, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter.

6 §

Underlåtenhet vid sammanstötning

En befälhavare som försummar sina skyldigheter enligt 8 kap. 5 § när en sammanstötning eller en händelse som avses i 8 kap. 6 § har inträffat, skall dömas till böter eller fängelse i högst två år.

En befälhavare som försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 11 § skall dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

7 §

Missbruk av förtroendeställning inom sjöfarten

Gör en befälhavare sig uppsåtligen skyldig till oredlighet mot redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt och intressen han enligt denna lag är skyldig att bevaka, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till fängelse i högst två år.

Har ett brott som avses i 1 mom. orsakats genom grov vårdslöshet, skall gärningsmannen dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

En redare som har försummat sina skyldigheter enligt 22 kap. 4 § 2 mom. och därigenom orsakat en inteckningshavare skada, skall dömas till böter eller fängelse i högst två år.

8 §

Övergivande av fartyget

Om en befälhavare avviker från sin post och överger det fartyg som har anförtrotts honom, skall han dömas till böter eller fängelse i högst två år.

Lämnar en befälhavare fartyget när det är i fara utan att iaktta vad som stadgas i 6 kap. 12 § eller vad han annars är skyldig att göra som en god sjöman, skall han dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

9 § (17.3.1995/369)

Fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten

Den som bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a §, eller artiklarna 4 och 5 i rådets förordning (EG) nr 3051/95 om seserhetsorganisation för roll-on/roll-off-passeserarfartyg (ro-ro-fartyg), skall, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag, för *fartygssäkerhetsförseeese* dömas till böter. (20.6.1996/462)

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a §, eller artiklarna 4 och 5 i rådets förordning om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg), så att gärningen är ägnad att äventyra fartygssäkerheten, skall för *förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. (20.6.1996/462)

Vid fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal eller straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

9 a § (13.10.1995/421)

Försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja

Den som försummar i 10 kap. 10 eller 11 § avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, skall för *försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

För samma gärning döms även en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att försäkringsplikten inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som i fartygsägarens ställe handhar fartygets drift samt fartygets befälhavare.

9 b § (13.10.1995/421)

Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 10 eller 11 § ombord på ett fartyg, skall fartygets befälhavare för *försummelse av skyldigheten att ombord medföra certifikat om försäkring av fartyg som transporterar olja* dömas till böter.

10 §

Förlust av behörighetsbrev

En befälhavare som har dömts till straff för brott som avses i 1, 2, 4, 8 eller 9 § eller för fylleri i sjötrafik, kan samtidigt för viss tid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller. Har han genom brottet visat olämplighet att sköta också annan uppgift på ett fartyg, kan han dömas förlustig även en sådan behörighet.

I fråga om en maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som har dömts till straff för brott som avses i 2 § eller 4 § 2 mom. eller för fylleri i sjötrafik och som genom brottet visat olämplighet för sin uppgift, skall vad som stadgas i 1 mom. ha motsvarande tillämpning.

Om en påföljd som avses i denna paragraf skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen samt i fråga om en radiotelegrafist också teleförvaltningscentralen.

11 §

Befälhavarens ställföreträdare

Vad som i detta kapitel stadgas om brott som har begåtts av befälhavare gäller också i fråga om brott som har begåtts av den som är satt i befälhavarens ställe.

12 § (30.4.1999/549)

Hänvisningsbestämmelse

Om straff för fylleri i sjötrafik och för överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad bestäms i 23 kap. 5 och 8 § strafflagen.

13 §

Åtalsrätt

Allmän åklagare får inte väcka åtal för ett brott som avses i 7 § utan att målsäganden har anmält brottet för åtal.

21 kap

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 §

Sjörättsdomstolarna

Behöriga underrätter (*sjörättsdomstolar*) i de mål och ärenden som skall avgöras enligt denna lag är följande domstolar fördelade på hovrätternas domkretsar:

Åbo hovrätts domkrets: Åbo och Ålands tingsrätter,

Vasa hovrätts domkrets: Vasa tingsrätt,

Östra Finlands hovrätts domkrets: Nyslotts tingsrätt,

Helsingfors hovrätts domkrets: Helsingfors och Raseborgs tingsrätter,

Kouvola hovrätts domkrets: Kotka tingsrätt, och

Rovaniemi hovrätts domkrets: Uleåborgs tingsrätt.

Vid behandlingen av sjöförklaringar, kvarstad på fartyg enligt 4 kap. samt i sådana ärenden som avses i 18 kap. 21 och 22 §§ är domstolen domför med sjörättsdomstolens ordförande ensam. (24.11.1995/234)

Vid behandlingen av mål och ärenden som avses i 1 och 2 mom. skall två i sjöfartsväsendet kunniga och erfarna samt ojäviga personer vara närvarande och biträda domstolen som sakkunniga. Sakkunnigas närvaro är dock inte erforderlig, om ordföranden i sjörättsdomstolen med hänsyn till sakens ringa betydelse eller beskaffenhet så beslutar.

Sjörättsdomstolen förordnar för två år i sänder sjöfartssakkunniga och fyra suppleanter för dem. Ingen kan utan laga förfall avböja uppdraget.

2 §

Sakkunniga vid sjörättsdomstol

Innan en sakkunnig utövar sin befattning, skall han avlägga tjänsteed.

En sakkunnig skall då rätten begär det eller han själv anser det vara nödvändigt för att utreda saken ge rätten nödvändiga upplysningar i nautiska och sjötekniska frågor. En sakkunnig är berättigad att i sådant syfte genom rättens ordförande eller, med dennes samtycke, själv framställa frågor till en sakägare, ett vittne eller till en person som har kallats för att höras. Om rätten ber om en sakkunnigs utlåtande i en viss fråga, skall han ge det för protokollet.

En sakkunnig får för varje mål ett skäligt arvode, som bestäms av rätten för varje särskilt sammanträde. I tvistemål betalas arvodet i förskott av käranden, men stannar den tappande parten till last. I andra mål och för biträde vid behandling av sjöförklaring utgår arvodet av statsmedel så som därom stadgas genom förordning.

3 §

Behörig domstol i tvistemål

Tvistemål som behandlas enligt denna lag och om vilka inte stadgas annorlunda nedan skall instämmas till sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han varaktigt idkar rörelse eller där fartyget finns. Såsom ett rederibolags hemort anses fartygets hemort.

Har för fordran ställts säkerhet hos en myndighet för att befria fartyget från kvarstad eller annan säkringsåtgärd, får talan väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där säkerheten har ställts. Talan angående fordran för vilken säkerhet har ställts får väckas vid denna sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.

3 a § (13.10.1995/421)

Behörig domstol vid oljeskada

Talan om ersättning enligt 10 kap. kan väckas vid finsk domstol endast om oljeskadan har uppkommit i Finland eller inom det i 1 § 10 punkten i nämnda kapitel avsedda området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Finland eller inom ovan nämnda område.

Om talan med stöd av 1 mom. kan väckas vid finsk domstol kan talan om ersättning för annan oljeskada orsakad av samma olycka väckas vid samma domstol.

En sådan talan om ersättning för oljeskada som med stöd av 1 och 2 mom. kan väckas vid finsk domstol handläggs vid Helsingfors tingsrätt.

Om en begränsningsfond som avses i 10 kap. 6 § har upprättats i Finland och fartygsägaren eller försäkringsgivaren mot vilken talan förs i Finland eller i en annan konventionsstat har rätt att begränsa sitt ansvar, handlägger Helsingfors tingsrätt de frågor som avser begränsningsfondens fördelning mellan de ersättningsberättigade.

4 §

Behörig domstol vid transport av styckegods

Talan om ansvarighet på grund av ett avtal om transport av styckegods får endast väckas vid sjörättsdomstolen 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 driftsställe för sin rörelse, en filial eller en företrädare genom vars förmedling avtalet har ingåtts,

3) där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller

4) som har angetts i transportavtalet.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där det fartyg med vilket godset transporterades har blivit föremål för kvarstad eller någon annan säkringsåtgärd. Har säkerhet ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller någon annan säkringsåtgärd, får talan även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående ett krav som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda domstol, även om säkerheten har frigetts.

Vad som stadgas i 1 och 2 mom. utgör inte hinder för interimistiska åtgärder.

5 §

Behörig domstol vid befordran av passagerare

I avtal om befordran av passagerare och resgoods kan intas en bestämmelse om att talan beträffande ansvar för sådan befordran endast får väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han huvudsakligen idkar rörelse eller i den hovrättsdomkrets där avgångs- eller destinationsorten enligt avtalet är belägen. Ett avtal genom vilket karendens rätt att välja var han vill väcka talan begränsas i större utsträckning, är utan verkan.

2 mom. har upphävts genom L 6.11.1998/396 (år 1999). (6.11.1998/396 år 1999)

Utan hinder av 1 mom. kan talan också väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget som utförde transporten blev belagt med kvarstad eller föremål för andra säkringsåtgärder. Om väckande av talan när säkerhet har ställts för att befria fartyget från kvarstad gäller 3 § 2 mom. i detta kapitel. (6.11.1998/396 år 1999)

6 §

Avtal om behörig domstol

Om inte något annat följer av 13 kap. 60 § eller 4 § i detta kapitel kan ett tvistemål behandlas vid någon annan sjörättsdomstol än en sådan som är behörig enligt 3 §, om parterna har kommit överens därom.

En annan sjörättsdomstol än en sådan som avses i 3 och 4 §§ får handlägga tvistemålet, om svaranden efter att ha kommit tillstådes inte har framställt invändning om att han har instämts till en annan sjörättsdomstol än till en som är behörig enligt lagen.

7 §

Talan mot befälhavaren och redaren

Om någon vill väcka talan mot befälhavaren och redaren samtidigt för ett anspråk som grundar sig på befälhavarens åtgärder eller försummelser, får båda stämmas till den sjörättsdomstol där endera av dem är skyldig att svara.

8 §

Klander av dispasch

Den som är missnöjd med dispasch skall senast 30 dagar efter det att dispaschen gavs väcka klandertalan vid sjörättsdomstolen för den ort där dispaschen gavs.

Sjörättsdomstolen skall före behandlingen av ärendet ge de övriga parterna eller deras ombud tillfälle att bli hörda, om deras boningsort är känd.

Om en dispasch inte har överklagats, skall den gälla.

8 a § (6.11.1998/396 år 1999)

Tillämpningen av konventionerna om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område

Vad som bestäms i denna lag gäller inte om något annat följer av konventionerna om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill anknytande protokoll (FördrS 44/1993 och FördrS 26/1999).

9 §

Behörig domstol i brottmål

Brottmål som skall dömas enligt denna lag samt mål om överträdelse av stadgandena om förhindrande av sammanstötning mellan fartyg behandlas av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där brottet har begåtts. Har brottet begåtts under resan, behandlas målet av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets dit svaranden först anländer med fartyget eller där han annars anträffas eller där fartyget har sin hemort.

Ringare brottmål får också upptas och avgöras i sammanhang med en anhängig sjörättstvist, om det finns ett oskiljaktigt eller nära samband mellan dem.

10 §

Skriftväxling i sjörättsmål

I andra sjörättsmål än de som avses i 8 och 9 §§ skall förberedande skriftväxling mellan parterna ske för att utveckla varderas talan och klargöra om och vilka av motpartens påståenden bestrids. I sådant syfte skall en skrivelse av vardera parten och ytterligare en av käranden, samt de handlingar som åberopas i skrivelsen, inom den i stämningen därför utsatta tiden ges in till sjörättsdomstolen eller till dess kansli i två exemplar, av vilka motparten får ta ut det ena. Sjörättsdomstolen kan av särskilda skäl på en parts begäran bevilja honom uppskov med inlämnandet. Sedan tiden för skriftväxlingen har gått ut, skall sjörättsdomstolen sätta ut den dag, då målet kommer upp till behandling i rätten.

Anser sjörättsdomstolen att målet är av så enkel natur att det genast kan tas upp till muntlig behandling, får i stämningen föreskrivas att förberedande skriftväxling inte skall äga rum.

11 §

Ersättning vid uppskov

Har en part inte fullgjort sin skyldighet enligt 10 § och har detta medfört uppskov med målet, skall han ersätta den kostnad som därav uppkommer.

12 §

Hänvisningsstadgande angående rättegång

Om inte något annat stadgas i denna lag, skall vad som stadgas om rättegång i tingsrätt tillämpas vid rättegång i sjörättsdomstol.

13 §

Ändringssökande

Ändring i sjörättsdomstolens avgörande, med undantag för sådana ärenden som avses i 8 §, söks hos hovrätten genom besvär så som stadgas i rättegångsbalken.

14 §

Ändringssökande i dom angående dispasch

Den som vill söka ändring i sjörättsdomstolens dom i mål som avses i 8 § skall vid äventyr att talan går förlorad, senast 30 dagar från domens avkunnande i två exemplar inge till sjörättsdomstolen sin till högsta domstolen ställda besvärsskrift. Till besvärsskriften skall fogas de handlingar som anses nödvändiga att förete.

Motparten får ta ut det ena exemplaret av besvärsskriften och inom en månad från besvärstidens utgång till sjörättsdomstolen inge förklaring samt de handlingar han vill åberopa. Gör han inte det förlorar han sin rätt att bli hörd i saken.

Sedan förklaring har inkommit, eller tiden för ingivande av förklaring har löpt ut utan att sådan har getts, skall sjörättsdomstolen utan dröjsmål sända de inkomna skrifterna, samtliga handlingar som hör till saken samt akten och ljudbanden i saken och avskrift av domen, eller beslutet som har avfattats som en särskild handling, till högsta domstolen.

15 §

Skiljeförfarande

Skall en tvist enligt denna lag avgöras av skiljemän, skall utöver vad som stadgas i 13 kap. 61 § iakttas lagen om skiljeförfarande (967/92).

22 kap

Verkställighet

1 §

Sökande av fordran ur fartyg eller last

Om en fordran söks ur ett fartyg eller en last som utgör pant för fordran, prövas talan vid domstolen på fartygets hemort eller på den ort där panten finns.

Redaren eller befälhavaren, och även lastägaren om han bor eller vistas på orten, skall beredas tillfälle att bli hörd.

Den som enligt denna lag har panträtt i en andel i fartyg skall för att få ut sin fordran ur panten väcka talan mot ägaren vid domstolen för den ort där ägaren bor. Är denne inte bosatt i Finland, gäller 1 mom.

2 §

Fastställande av betalning ur panten

Om domstolen godkänner en talan enligt 1 §, skall domstolen fastställa att en fordran som avses i 1 § skall, vid äventyr av utmätning, betalas ur panten.

3 §

Fördelning av köpeskillingen vid exekutiv försäljning av fartyget

Har ett fartyg sålts exekutivt har de som har panträtt i fartyget rätt att genast ur köpeskillingen, så långt den räcker, få betalning och fartyget skall övergå till köparen fritt från all annan panträtt än för sådan in-tecknad gäld av kapitalet som in-teckningshavaren före fördelningen av köpeskillingen har meddelat att får kvarstå i fartyget och för vilken köparen övertagit ansvaret. Beträffande fördelningen av köpeskillingen gäller i övrigt vad som stadgas i utsökningslagen.

En andel i fartyg får inte säljas på annat sätt än med bibehållande av den panträtt som gäller i fartyget.

4 §

Försäljning av fartyg i vissa fall

Har ett fartyg förklarats inte vara värt att sättas i stånd och blir det därefter sålt, upphör all panträtt i fartyget och borgenären har i stället motsvarande rätt i köpeskillingen, om den ännu är obetald eller innehas av befälhavaren eller redarens agent.

Om ett fartyg utmäts utomlands eller förolyckas det eller förklaras det inte vara värt att sättas i stånd, har in-teckningshavare rätt att genast få betalning för sin fordran, fastän den ännu inte har förfallit till betalning. Redaren skall ofördröjligen underrätta såväl registermyndigheten som in-teckningshavaren om en sådan händelse. Försummar han det, skall han ersätta in-teckningshavaren all skada och kostnad.

5 §

Förbud mot utmätning och kvarstad

Gods som har inlastats i ett fartyg som är avgångsklart får inte utmätas eller beläggas med kvarstad, om dröjsmål därigenom skulle uppkomma och tredje mans rätt sålunda skulle kränkas.

En befälhavare eller någon annan som är anställd på fartyget får inte heller efter det att fartyget har blivit avgångsklart hindras att avresa på grund av gäld och det som han för tjänsten har fört ombord får inte utmätas eller beläggas med kvarstad.

6 § (13.10.1995/421)

Verkställighet av utländsk dom i mål om ersättning av oljeskada

Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada har meddelats i en annan konventionsstat och där vunnit laga kraft och där är verkställbar skall domen, om inte något annat följer av 10 kap. 9 § eller 21 kap. 3 a § 4 mom., verkställas i Finland utan ny behandling av saken, såframt domstolen i konventionsstaten i fråga enligt 1992 års ansvarighetskonvention har varit behörig att avgöra målet. Skyldighet att verkställa utländsk dom föreligger dock inte om det ansvarsbelopp som gäller för fartygsägaren därigenom skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet skall göras hos Helsingfors hovrätt och till ansökan skall fogas

- 1) domen i original eller kopia som styrkts av behörig myndighet,
- 2) förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser ersättning enligt 1992 års ansvarighetskonvention, samt att den har vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat, samt
- 3) om ovan nämnda handlingar är avfattade på annat språk än finska eller svenska, på tjänstens vägnar styrkt översättning av dem till finska eller svenska.

Handlingar som nämns i 2 mom. 1 och 2 punkten skall vara försedda med bevis om att de utfärdats av en myndighet som är berättigad att utfärda sådana handlingar. Beviset utfärdas av den finska beskickningen eller av den högsta myndigheten inom justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats.

Ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har getts tillfälle att yttra sig om ansökan.

Bifalls ansökan, verkställs domen på samma sätt som en finsk domstols laga kraft vunna dom, om inte högsta domstolen på grund av ändringsansökan bestämmer något annat.

7 § (13.10.1995/421)

Verkan av en utomlands upprättad begränsningsfond på verkställigheten

Har en begränsningsfond som avses i 1992 års ansvarighetskonvention upprättats i en annan konventionsstat enligt där gällande lagstiftning och har fartygsägaren eller försäkringsgivaren mot vilken talan om ersättning väckts vid finsk domstol rätt att begränsa sitt ansvar, skall domstolen bestämma att domen kan verkställas först efter det att frågorna om begränsningsfondens fördelning har avgjorts i vederbörande stat enligt dess lagstiftning.

23 kap

Särskilda stadganden

1 §

Handhavande av sjörättsdomstols uppgifter i landskapet Åland

Om den myndighet i landskapet Åland som enligt denna lag sköter de uppgifter som ankommer på sjörättsdomstolen stadgas i lagen om handhavandet av sjörättsmål, sjöförklaringar och vissa andra i sjölagen avsedda ärenden samt fartygsregisterärenden i landskapet Åland (894/80).

2 §

Särskild dragningsrätt

Med särskild dragningsrätt (*Special Drawing Right, SDR*) avses i denna lag av Internationella Valutafonden definierad särskild dragningsrätt.

Särskild dragningsrätt skall omräknas i finskt mynt enligt kursen den dag då säkerhet ställs för ansvarigheten eller, om säkerhet inte ställs, då betalning sker. Ovan i 15 kap. 15 § avsedda ansvarighetsbelopp omräknas dock enligt kursen på betalningsdagen. Vid omräkning skall den finska markens värde bestämmas enligt den beräkningsmetod som Internationella Valutafonden sagda dag tillämpar i sin verksamhet.

24 kap

Ikraftträdelse- och övergångsstadganden

1 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Genom lagen upphävs sjölagen (167/39) av den 9 juni 1939 jämte ändringar.

Förordningar som har getts med stöd av den upphävda lagen förblir dock fortfarande i kraft, om inte något annat stadgas genom förordning.

2 §

Övergångsstadganden

På avtal om befordran av gods som har ingåtts före denna lags ikraftträdande tillämpas de stadganden som gällde då denna lag trädde i kraft. Om ett konossement eller en sjöfraktsedel har utfärdats enligt ett sådant avtal efter att denna lag har trätt i kraft, skall dock denna lag tillämpas i förhållande till tredje man.

På avtal om passagerarbefordran som har ingåtts före denna lags ikraftträdande tillämpas dock denna lag, om den händelse på vilken ansvarigheten grundar sig har inträffat efter att denna lag har trätt i kraft.

3 §

Hänvisningsstadgande

Om det någon annanstans i lag eller annan författning hänvisas till stadgandena i den upphävda lagen, skall hänvisningen anses avse motsvarande stadganden i denna lag.

RP 62/94, TrUB 9/94

Ikraftträdelsestadganden:

17.3.1995/369 :

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. (L 369/1995 trädde i kraft enligt F 61/1996 den 1.3.1996.)

På avtal som ingåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas tidigare lag.

RP 92/1998, LaUB 9/1998, RSv 109/1998

24.11.1995/234 (år 1996):

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. (L 234/1996 trädde i kraft enligt F 237/1996 den 21.6.1996.)

RP 158/95, TrUB 2/95

13.10.1995/421 (år 1996):

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. (L 421/1996 trädde i kraft enligt F 423/1996 den 24.11.1996.)

Under den tid den 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) är i kraft för Finlands del skall i fråga om ansvarigheten för en oljeskada stadgandena i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80) tillämpas utöver eller i stället för denna lag, om inte något annat stadgas i lagen om upphävande av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (422/96).

RP 26/95, MiUB 4/95, RSv 47/95

20.6.1996/462 :

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1996.

RP 67/96, TrUB 4/96, RSv 66/96, Rådets direktiv 95/3051/EG; EG nr L 320; 30.12.1995, s.

31.1.1997/98 :

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1997.

RP 147/1996, FvUB 17/1996, RSv 142/1996

4.12.1998/924 :

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1999.

RP 219/1998, TrUB 14/1998, RSv 152/1998

6.11.1998/396 (år 1999):

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. På avtal som ingåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas tidigare lag. (L 396/1999 trädde i kraft enligt F 397/1999 den 1.4.1999.)

RP 92/1998, LaUB 9/1998, RSv 109/1998

30.4.1999/549 :

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1999.

RP 32/1997, LaUB 24/1998, RSv 263/1998

23.12.1999/1302 :

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2000.

RP 14/1999, TrUB 4/1999, RSv 90/1999

25.8.2000/771 :

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. (L 771/2000 träder i kraft enligt F 238/2004 den 13.5.2004.)

Om den händelse på vilken ansvarigheten grundar sig har inträffat före lagens ikraftträdande, skall de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet tillämpas på denna händelse.

Så länge Finland är part till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar skall de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft tillämpas på den som kräver ansvarsbegränsning och har rätt till sådan och som har sin stadigvarande bostad eller sitt huvudsakliga driftställe i en främmande stat som är part till 1976 års konvention men inte ändringsprotokollet.

RP 190/1999, TrUB 3/2000, RSv 69/2000

30.11.2001/1146 :

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2002.

RP 71/2001, FvUB 14/2001, RSv 99/2001

3.5.2002/336 :

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Syftet med denna lag är att sätta i kraft bestämmelserna i den ändring av begränsningsbeloppen som gjorts i 1992 års protokoll till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, vilken godkänts i den Internationella sjöfartsorganisationen i London den 18 oktober 2000, sådana Finland har förbundit sig till dem.

De bestämmelser i 10 kap. 5 § 1 mom. som gäller när denna lag träder i kraft skall tillämpas på en skadehändelse som inträffat före lagens ikraftträdande.

RP 5/2002, MiUB 3/2002, RSv 32/2002

30.12.2002/1359 :

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president. (L 1359/2002 trädde i kraft enligt F 47/2003 den 1.2.2003.)

RP 22/2002, RP 213/2002, TrUB 20/2002, RSv 198/2002

24.1.2003/47 :

Denna förordning träder i kraft den 1 februari 2003.

30.4.2004/325 :

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet. (L 325/2004 trädde i kraft enligt F 120/2005 den 3.3.2005.)

RP 171/2003, MiUB 1/2004, RSv 22/2004