

Lagutskottets betänkande

1982/83: 39

om begränsning av redares ansvar, befordran av passagerare m. m.
(prop. 1982/83: 159)

Ärendet

I betänkandet behandlas proposition 1982/83: 159 vari regeringen (justitiedepartementet) föreslår riksdagen att

dels anta av lagrådet granskade förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
2. lag om ändring i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,

dels godkänna

1. den i London den 19 november 1976 avslutade konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar,
2. det i Bryssel den 21 december 1979 avslutade ändringsprotokollet till den internationella konventionen den 25 augusti 1924 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement i dess lydelse enligt ändringsprotokollet den 23 februari 1968,

dels godkänna att regeringen säger upp den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

Lagförslagen har tagits in i *bilaga 1* till betänkandet. Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll hänvisas till vad utskottet anför på s. 3 ff.

Utskottet behandlar vidare de med anledning av propositionen väckta motionerna 1982/83: 2412 och 1982/83: 2413 samt den under den allmänna motionstiden 1983 väckta motionen 1982/83: 1759. Motionsyrkandena redovisas nedan i följande avsnitt.

Under ärendets beredning har utskottet inhämtat synpunkter på propositionen och motionerna från företrädare för rederinäringen, försäkringsbranschen samt hamnmyndigheten i Göteborg.

Motionsyrkanden

1. *motion 1982/83: 1759* av Lars Andersson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en översyn av lagstiftningen rörande skadestånd vid oljeutsläpp i hamnar.

2. motion 1982/83:2412 av Olle Grahn (fp) och Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar anta lagrådets formulering av 197 § sjölagen. .

3. motion 1982/83:2413 av Göran Riegnell (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande ansvarighetsbegränsning för krigsfartyg och andra statsfartyg.

Utskottet

Inledning

Ansvarigheten för skador till sjöss bestäms enligt skadeståndsrättsliga regler och sjölagens bestämmelser om redaransvar. Föreligger ansvarighet för redaren är ansvarigheten i de flesta fall begränsad. Bestämmelser om den högsta sammanlagda ansvarighet som kan åläggas en redare i anledning av en och samma sjöolycka, den s. k. *globalbegränsningen*, finns i 10 kap. sjölagen. Bestämmelserna bygger på 1957 års konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

Främst på grund av att realvärdet av konventionens begränsningsbelopp genom inflationen efter hand minskat allt kraftigare har det blivit nödvändigt att revidera konventionen. Den utlösande faktorn blev tillkomsten av 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (oljeansvarighetskonventionen). Den konventionen, som innehåller bestämmelser om begränsning i redares ansvar för oljeskador, har väsentligt högre ansvarighetsgränser än motsvarande gränser i 1957 års konvention. Efter ett förberedande arbete i den mellanstatliga sjöfartsorganisationen (IMCO, numera IMO) avslutades vid en konferens i London i november 1976 en ny konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (begränsningskonventionen) som är avsedd att ersätta 1957 års konvention.

Reglerna om befordran av passagerare och resgods i 6 kap. sjölagen fick sin nuvarande lydelse år 1973. De bygger i huvudsak på ett år 1969 antaget utkast till en internationell konvention i ämnet, det s. k. Tokyoutkastet. Med detta utkast som grund avslutades år 1974 i Aten en konvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. De gällande bestämmelserna i 6 kap. sjölagen överensstämmer redan i allt väsentligt med Aténkonventionen.

Bestämmelser om sjötransport av gods finns i 1924 års konvention rörande konossement, de s. k. Haagreglerna. År 1968 antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen. Den reviderade konventionen brukar kallas Haag-Visbyreglerna. Sverige har tillträtt tilläggsprotokollet. De bestämmelser som grundas på Haag-Visbyreglerna finns i 5 kap. sjölagen. I Haag-Visbyreglerna anges vissa begränsningsbelopp såvitt gäller bortfraktarens ansvar för godset. Dessa belopp är uttryckta i Poincaréfrancs. En Poinca-

réfranc är en fiktiv beräkningsgrund, som innehåller en bestämd guld-mängd. Vid en konferens i Bryssel år 1979 antogs ett ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna. Ändringsprotokollet innebär att begränsningsbeloppen skall uttryckas i Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR) i stället för Poincaréfrancs.

Frågan om Sverige skall tillträda 1976 års begränsningskonvention och 1974 års Aténkonvention och om vilka lagändringar som behövs för tillträde till konventionerna har prövats av sjölagsutredningen. Utredningen har också övervägt om 1957 års begränsningskonvention skall sägas upp. Utredningens förslag har redovisats i betänkandet (SOU 1981:8) Översyn av sjölagen 1.

Efter ett omfattande samarbete har samtidigt med sjölagsutredningen nationella kommittéer i Danmark, Finland och Norge lagt fram förslag till ändring i resp. sjölagar. Förslagen är i huvudsak likalydande.

Efter remissbehandling av förslagen har nordiska överläggningar ägt rum på departementsnivå. Det har därvid visat sig möjligt att finna gemensamma lösningar i de fall det på grund av remisskritik eller annan anledning varit nödvändigt att vidta justeringar i kommittéförslagen. Under departementsöverläggningarna har också enighet uppnåtts om att de nordiska länderna bör tillträda 1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna – en fråga som inte behandlats av sjölagskommittéerna. Innehållet i propositionen överensstämmer med hänsyn till det anförda i allt väsentligt med de förslag som redan antagits av det danska folketinget och norska stortinget och kommer att läggas fram i Finland.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att regeringen säger upp 1957 års konvention och att Sverige godkänner 1976 års begränsningskonvention. Vidare läggs fram förslag till de ändringar i 10 kap. sjölagen som är nödvändiga för ett svenskt tillträde till begränsningskonventionen. I anslutning härtill föreslås också vissa andra ändringar i sjölagen och i lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Med hänsyn till att ansvarighetsgränserna i 1974 års Aténkonvention genom inflationen minskat avsevärt i realvärde läggs inte fram något förslag om att Sverige skall tillträda konventionen. I stället föreslås att de nuvarande begränsningsbeloppen i 6 kap. sjölagen höjs för att kompensera den inflation som ägt rum sedan år 1974. Vidare läggs fram förslag till vissa andra ändringar i 6 kap. sjölagen för att den svenska lagstiftningen skall anpassas bättre till övriga delar av Aténkonventionen.

I propositionen föreslås också att riksdagen godkänner 1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna om godsbefordran till sjöss och att Sverige genomför den lagstiftning som erfordras för ett tillträde till änd-

ringsprotokollet. Lagförslaget innebär att SDR införs som beräkningsenhet i 5 kap. sjölagen.

Slutligen föreslås att regeringen bemyndigas att bestämma när lagändringarna skall träda i kraft.

Globalbegränsningen

Fråga om Sveriges tillträde till begränsningskonventionen

Som utskottet inledningsvis anført finns bestämmelserna om globalbegränsningen i 10 kap. sjölagen. Bestämmelserna bygger på 1957 års konvention. Globalbegränsningen omfattar inte alla slag av fordringar. Allmänt kan sägas att bestämmelserna avser främst fordringar på grund av person- eller sakskador som har uppkommit ombord eller i övrigt i samband med driften av fartyget. Redarens ansvarighet är dock inte begränsad när det gäller skada som åsamkas de ombordanställda.

Begränsningsbeloppen anges i visst antal Poincaréfrancs per ton av fartygets dräktighet. Föreligger endast sakskada utgör begränsningsbeloppet 1 000 francs (f. n. ca 525 kr.) per ton, dock minst 150 000 francs (ca 80 000 kr.). Om personskada inträffar höjs ansvarighetsgränsen med 2 100 francs (ca 1 100 kr.) per ton, dock minst med 630 000 francs (ca 330 000 kr.). Det belopp med vilket förhöjning sker skall i första hand tas i anspråk för personskadefordringarna. Förslår beloppet inte till att täcka dessa får personskadefordringarna på lika villkor konkurrera med sakskadefordringarna i det belopp som är avsett för dessa fordringar.

I propositionen föreslås, som ovan redovisats, att Sverige säger upp 1957 års konvention och godkänner 1976 års begränsningskonvention. Vidare föreslås att konventionsreglerna transformeras till svensk lagtext och att de allmänna bestämmelserna om globalbegränsningen tas in i 10 kap. sjölagen.

Begränsningsbeloppen i 1976 års konvention är avsevärt högre för framför allt de små och medelstora fartygen än de belopp som gäller enligt 1957 års konvention. En annan betydelsefull skillnad är att ett särskilt begränsningsbelopp föreskrivs för passagerarskador. Detta belopp beräknas på sådant sätt att det bara i undantagsfall torde bli aktuellt att sätta ned passagerares skadeståndsfordringar till följd av reglerna om globalbegränsning. I övrigt gäller, liksom enligt 1957 års konvention, ett särskilt begränsningsbelopp för personskador och ett för övriga skador (främst sakskador). Personskadorna prioriteras på samma sätt som enligt 1957 års konvention. Som beräkningsenhet införs SDR i stället för Poincaréfrancs. Den 10 maj 1983 motsvarade en SDR 8 kr. 12 öre.

Både för personskador och för sakskador föreskrivs ett minimibelopp för fartyg med ett tonnage på 500 ton eller därunder. För personskador uppgår detta belopp till 330 000 SDR (ca 2,7 milj.kr.) och för övriga skador till 167 000 SDR (ca 1,35 milj.kr.). Härefter ökar begränsningsbeloppen

stegvis i förhållande till fartygets storlek. Ökningarna blir dock något mindre per steg för de större fartygen. Begränsningsbeloppen för passagerares ersättningsanspråk för personskador fastställs inte i relation till fartygets tonnage utan till det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har rätt att transportera. Beloppet per sådan passagerare är 46 666 SDR (ca 373 000 kr.). Begränsningsbeloppet är dock maximerat till 25 milj. SDR (ca 203 milj.kr.).

Till skillnad mot vad som gäller enligt 1957 års konvention undantas krav på ersättning för oljeskador och atomskador från tillämpningsområdet för 1976 års konvention. För sådana skador kommer därför att gälla de särskilda ansvarighetsgränser som föreskrivs i andra konventioner, t. ex. oljeansvarighetskonventionen.

Frågan om begränsningen av redares skadeståndsansvar har behandlats av riksdagen med anledning av motioner åren 1976 (LU 1976/77: 10) och 1981 (LU 1980/81: 19). Lagutskottet konstaterade därvid att den gällande kraftiga begränsningen av redares skadeståndsansvar tedde sig helt otidsenlig. Med de låga begränsningsbelopp som gällde framför allt för de mindre fartygen löpte en skadelidande enligt utskottets mening en betydande risk att inte få en godtagbar ersättning för sina skador. I 1981 års betänkande framhöll utskottet att ersättningsreglernas svaghet kunde illustreras av olyckan med det Liberiaregistrerade fartyget *Star Clippers* påsegling av Almöbron 1980 (Tjörnolyckan). *Star Clippers* redare kunde på grund av globalbegränsningsreglerna inte åläggas att betala högre skadestånd än som motsvarade ca 1/35 av de då beräknade skadorna. Utskottet underströk för sin del vikten av att en ändring av globalbegränsningsreglerna snarast kom till stånd.

Mot bakgrund av det anförda ser utskottet med tillfredsställelse att förslag nu lagts fram om att Sverige skall säga upp 1957 års konvention. Härigenom öppnas möjlighet att väsentligt höja begränsningsbeloppen. En annan viktig fördel med att konventionen sägs upp är att Sverige nu får möjlighet att tillämpa de väsentligt högre begränsningsbeloppen i 1969 års oljeansvarighetskonvention på alla oljeskador. Så länge Sverige är bundet av 1957 års konvention måste Sverige nämligen tillämpa de lägre ansvarighetsgränserna i den konventionen på oljeskador, orsakade av ett fartyg registrerat i en nation som är bunden av 1957 års konvention men som inte ratificerat 1969 års konvention. Utskottet tillstyrker följaktligen att riksdagen godkänner att regeringen säger upp 1957 års konvention.

Frågan blir då om Sverige nu skall tillträda 1976 års konvention eller i stället införa i svensk lag högre ansvarighetsgränser än som 1976 års konvention medger. Vid bedömningen av vilket alternativ som bör väljas bör till en början beaktas att begränsningsbeloppen i 1976 års konvention innebär väsentliga höjningar jämfört med 1957 års konvention. Särskilt gäller detta för de mindre fartygen. För fartyg på 300–500 tons dräktighet är beloppen i 1976 års konvention 5–8 gånger högre än enligt 1957 års

konvention. För de större fartygen är höjningarna däremot mindre och innebär i huvudsak en uppräknings av begränsningsbeloppen med hänsyn till den inflation som ägt rum mellan 1957 och 1976. Det är då emellertid att märka att av det material som sjölagsutredningen redovisat framgår, att globalbegränsningen har tillämpats huvudsakligen i fråga om mindre fartyg. Vid en värdering av 1976 års konvention bör också beaktas att personskadekraven fått en gynnsammare ställning genom att ett särskilt begränsningsbelopp införts för passagerarskador. Med hänsyn till att passagerarskadorna särbehandlats och då, som utskottet ovan redovisat, skador på besättningen inte är föremål för ansvarsbegränsning, kan begränsningsbeloppet för personskada som regel användas uteslutande i fråga om skador på personer som befinner sig utanför det egna fartyget. Enligt utskottets bedömning innebär det nya regelsystemet i kombination med höjningarna av begränsningsbeloppen att det endast undantagsvis skall behöva inträffa att en skadelidande inte får fullgod ersättning för personskada.

Utskottet anser att globalbegränsningsreglerna i 1976 års konvention kan bedömas f. n. ge en skadelidande ett rimligt skydd. En svaghet i konventionen är dock att den inte innehåller någon tillfredsställande reglering av frågan hur begränsningsbeloppen i framtiden skall anpassas till en fortsatt inflation. Det är en allmän erfarenhet att det tar lång tid att få till stånd en konventionsändring och att sedan få ändringen att träda i kraft. Detta förhållande kan illustreras av att 1976 års konvention ännu efter snart sju år inte tillträtts av fler än fem stater. För att konventionen skall träda i kraft krävs att tolv stater tillträder konventionen. Ett svenskt tillträde till konventionen kan därför medföra att de svenska ansvarsbegränsningsbeloppen låses fast för lång tid.

Även om det således kan innebära vissa nackdelar att godkänna konventionen talar enligt utskottets mening emellertid övervägande skäl för ett svenskt tillträde till konventionen. Förutom att begränsningsbeloppen förs upp till en tillfredsställande nivå innehåller konventionen även i andra hänseenden betydande förbättringar i förhållande till 1957 års konvention. Det är vidare angeläget att man får till stånd enhetliga internationella regler på området, vilket lättast uppnås om begränsningskonventionen får en så bred internationell anslutning som möjligt. Av betydelse för ratificeringsfrågan är självfallet också att Danmark, Finland och Norge torde komma att tillträda konventionen. Utskottet tillstyrker på grund av det anförda att konventionen godkänns och att de därav föranledda ändringarna i sjölagen och oljeansvarighetslagen antas.

Utskottet vill tillägga att det är angeläget att regeringen verkar för att konventionen så snart som möjligt träder i kraft och att den får en så bred anslutning som möjligt. Utskottet utgår vidare från att regeringen noga följer utvecklingen och aktualiserar en revision av begränsningsbeloppen när detta befinns påkallat. Som framhålls i propositionen kan en minoritet

bestående av en fjärdedel av de fördragsslutande staterna få till stånd en konferens för revidering av begränsningsbeloppen. Utskottet vill i detta sammanhang peka på att en ytterligare svaghet med konventionen är att den inte innehåller någon regel om att en fördragsslutande part blir bunden av en höjning av begränsningsbeloppen. Om samtliga fördragsslutande parter inte godkänner ett ändringsprotokoll kan följden bli att man måste tillämpa ett system med dubbla ansvarsgränser. Det är följaktligen betydelsefullt att man från svensk och nordisk sida arbetar på att söka så småningom få till stånd en ordning som ger möjlighet att genom ett enkelt förfarande ändra begränsningsbeloppen med bindande verkan för alla fördragsslutande stater.

Särlösningar på vissa områden

Fartyg under 300 ton

Enligt 1976 års begränsningskonvention har en konventionsstat rätt att för fartyg under 300 ton i nationell lagstiftning införa lägre ansvarighetsgränser än som föreskrivs i konventionen. En motsvarande möjlighet fanns i 1957 års konvention och har också utnyttjats från svensk sida.

I propositionen förordas att Sverige denna gång inte skall utnyttja möjligheten att föreskriva lägre ansvarighetsregler för småfartygen.

Utskottet vill för sin del peka på att även ett litet fartyg kan orsaka omfattande skador. Som utskottet ovan anför är det också huvudsakligen i fråga om de mindre fartygen som globalbegränsningen haft någon tillämpning. Om man nu för svensk del skulle fastställa lägre ansvarighetsgränser för småfartygen än enligt konventionen skulle den föreslagna reformens värde på ett allvarligt sätt begränsas. Utskottet delar därför departementschefens uppfattning att någon särreglering för de mindre fartygen inte bör komma till stånd.

Det kan inte uteslutas att den kraftiga höjningen av ansvarsbegränsningen för de mindre fartygen kan medföra problem för kustsjöfarten. Om höjningen kommer att leda till kraftigt höjda försäkringspremier skulle detta – om andra nationer med kusttonnage, såsom Västtyskland och Holland, inte tillträder konventionen – kunna innebära betydande konkurrensnackdelar för den redan hårt trängda svenska kustsjöfarten. Vid den hearing utskottet haft med företrädare för försäkringsbranschen har några definitiva besked om försäkringspremiernas storlek inte kunnat erhållas. Sannolikt torde dock höjningarna av försäkringspremierna inte bli av den storleksordningen att de behöver medföra konkurrenssvårigheter för de svenska redarna. Utskottet vill emellertid fästa uppmärksamheten på problemet och utgår från att regeringen noga följer utvecklingen och vidtar de åtgärder till stöd för kustsjöfarten som kan bli nödvändiga.

Utskottet erinrar om att globalbegränsningen gäller även för fritidsbåtar. Vid utskottets hearing uppgavs av företrädarna för försäkringsbranschen att de ansvarighetsförsäkringar som tecknas för fritidsbåtarna redan i dag

har höga begränsningsbelopp. Med hänsyn härtill torde de nu föreslagna ansvarsgränserna inte komma att medföra annat än en obetydlig höjning av försäkringspremierna.

I detta sammanhang vill utskottet uppmärksamma att utredningen också tog upp en fråga, som tidigare debatterats vid flera tillfällen i riksdagen, nämligen frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar (se senast LU 1981/82: 26). I propositionen förklarar sig departementschefen (s. 62) inte beredd att nu närmare behandla denna fråga.

Enligt utskottets mening är det av största vikt att personer som skadas vid småbåtsolyckor kan få en fullgod ersättning. Det är därför angeläget att ägarna av fritidsbåtar tecknar ansvarsförsäkring. Av utredningens betänkande framgår emellertid att det torde vara tämligen vanligt att ägare av fritidsbåtar inte har tecknat sådana försäkringar trots att premiekostnaden inte uppgår till mer än ca 100 kr. Mot denna bakgrund finns anledning att överväga ett system med obligatorisk ansvarsförsäkring. Som utskottet i tidigare sammanhang anfört torde emellertid ett sådant system inte kunna genomföras utan någon form av registrering av fritidsbåtarna. Med hänsyn till att registreringsfrågan ännu inte lösts bör frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring tills vidare vila. Utskottet vill emellertid stryka under angelägenheten av att ägarna av fritidsbåtar genom vederbörande myndigheters och båtportorganisationers försorg får information om betydelsen av att ansvarsförsäkring tecknas för båtarna.

Örlogsfartyg och andra statsfartyg

I sjölagen görs inte något undantag från reglerna om globalbegränsning för örlogsfartyg och andra statsfartyg. De är därför i princip tillämpliga på sådana fartyg. I ett rättsfall från 1978 har emellertid ansetts att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, när skadan har orsakats av ett örlogsfartygs speciella egenskaper och användning (kollision mellan ett handelsfartyg och u-båt i undervattensläge).

1976 års begränsningskonvention innehåller inte några särbestämmelser för örlogsfartyg och andra statsfartyg.

I propositionen föreslås att rätt till ansvarsbegränsning inte skall föreligga för örlogsfartyg och statsfartyg, när skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning. För de fall där skadan inte orsakats av sådana omständigheter föreslås ett minimiansvar motsvarande det ansvar som åvilar ett fartyg med en bruttodräktighet av 5 000 ton. Ett sådant fartygs minimigränser blir enligt propositionen för personskada 2 249 000 SDR (ca 18,2 milj.kr.) och för övriga skador 918 000 SDR (ca 7,4 milj.kr.). Statsägda isbrytare och bärgningsfartyg föreslås inte omfattade av de särskilda reglerna för statsfartyg utan skall följa vanliga regler.

I motion 1982/83: 2413 (m) framhålls att det skulle vara mycket olämpligt om staten i sin offentliga verksamhet inte skulle vara ansvarig gentemot medborgarna för hela den ekonomiska skada, som härrör från denna

verksamhet. Särskilt stötande skulle det enligt motionären vara om full ersättning inte skulle utgå i anledning av skada på person eller vid dödsfall. Motionären anser att såväl principiella som praktiska skäl talar för att reglerna om globalbegränsning inte bör gälla i de fall skadorna vållas av örlogsfartyg och andra statsfartyg. I motionen framhålls vidare att den nordiska samordningsaspekten inte har så stor betydelse i detta fall eftersom utländska statsfartyg åtnjuter immunitet och de nordiska länderna följaktligen inte skulle beröras om Sverige på denna punkt hade en från övriga nordiska länder avvikande lagstiftning. Motionären yrkar att regeringen ges till känna att den bör ta initiativ till nya nordiska överläggningar i syfte att få till stånd en samstämmig nordisk lagstiftning av innebörd att rätt till ansvarsbegränsning inte skall föreligga för örlogsfartyg och andra statsfartyg som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Om enighet inte kan uppnås med de andra nordiska länderna bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag till separat svensk lagstiftning av denna innebörd.

Utskottet vill till en början peka på att begränsningskonventionen, såsom utskottet nyss nämnt, inte innehåller några särbestämmelser för örlogsfartyg och andra statsfartyg. Från folkrättslig synpunkt föreligger dock inte något hinder mot att i svensk lag ta in regler om strängare ansvar för svenska fartyg av detta slag. I fråga om utländska örlogsfartyg och andra statsfartyg gäller enligt lagen (1938: 470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. att talan mot sådana fartyg inte får väckas här i landet. Eftersom således regler om skadestånd för statsfartyg här i landet kan få tillämpning endast på svenska fartyg har sjölagsutredningen och departementschefen ansett hinder inte föreligga för nationella särbestämmelser beträffande ansvarsbegränsning för statsfartyg. Utskottet kan för sin del ansluta sig till denna ståndpunkt.

Systemet med en begränsning av det sjörättsliga skadeståndsansvaret är numera motiverat främst av försäkringsmässiga skäl, varvid utgångspunkten har varit att sätta en högsta gräns för ansvaret som motsvarar vad som faktiskt är möjligt att försäkra till kostnader som inte är oskäligt höga. Sådana försäkringsmässiga synpunkter gäller inte för nu ifrågavarande slag av fartyg eftersom de ju inte försäkras. Härtill kommer, såsom motionären påpekar, att det från principiell synvinkel framstår som otillfredsställande att staten kan begränsa sitt skadeståndsansvar gentemot medborgarna. Starka skäl talar således för motionärens ståndpunkt att globalbegränsningsreglerna inte bör gälla i fråga om örlogsfartyg och andra statsfartyg. Det bör framhållas att såväl sjölagsutredningen som departementschefen delar uppfattningen att principiella skäl talar mot att staten kan begränsa sitt ansvar. Även flertalet av de remissinstanser som har uttalat sig i frågan har ansett att reglerna om globalbegränsning över huvud taget inte bör gälla i fråga om statens skadeståndsansvar för skador som vållas av fartyg som uteslutande används för statliga ändamål.

Vid ställningstagandet till frågan om begränsning av det statliga skadeståndsansvaret måste emellertid betydande vikt fästas vid att den nordiska rättslikheten på sjörettens område upprätthålls även på denna punkt. Visserligen gäller immunitetsreglerna, som motionären framhåller, även i förhållande till övriga nordiska länders statsfartyg. Med hänsyn till att de nu föreliggande bestämmelserna är resultat av gemensamma nordiska överläggningar kan man emellertid utgå från att ett nordiskt lands regering inte skulle undandra sig att betala skadestånd upp till de fastställda ansvarsbegränsningsbeloppen för den händelse landets örlogsfartyg eller andra statsfartyg åsamkar annat nordiskt lands medborgare skada.

Från dansk och norsk sida var man under kommittéarbetet till en början närmast inställd på att inte föreskriva någon särskild undre ansvarsgräns för statsfartyg. Det nu föreliggande förslaget är en kompromiss som kommittéerna så småningom enades om. Under remissbehandlingen i Danmark och Norge har framförts kritik mot att för statsfartyg införs ett särskilt, högre minimiansvar än för andra fartyg. Någon remisskritik liknande den som förekommit i Sverige och som utskottet redovisat i det föregående har däremot inte framförts i Danmark och Norge. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har från dessa länders sida betonats vikten av att den ingångna kompromissen inte rubbas. Som utskottet ovan redovisat har i Danmark och Norge redan antagits lagstiftning i enlighet med kompromissen.

Med hänsyn till angivna omständigheter måste det enligt utskottets mening föreligga synnerligen starka skäl för att man från svensk sida nu skulle bryta överenskommelsen och införa ett obegränsat skadeståndsansvar för statsfartygen. Som framhålls i propositionen bör vid ställningstagandet till frågan avgörande vikt fästas vid vilken effekt som kompromisslösningen rent faktiskt kan komma att få. Det bör då observeras att frågan om globalbegränsning för statsfartyg i praktiken aktualiseras relativt sällan. Enligt uppgift av sjölagsutredningen har det under 1970-talet endast förekommit tre fall där globalbegränsningen blivit åberopad. I ett fall, det ovannämnda ubåtsfallet, fick staten inte begränsa sitt ansvar. I de två övriga fallen, där i det ena fallet en minsvepare i sjönöd hade skadat en telefonkabel och i det andra fallet en torpedbåt varit inblandad i en sjöolycka, begränsades ersättningen med utgångspunkt från begränsningsbeloppen. Det bör då observeras att om det nu föreslagna mycket höga minimiansvaret gällt i dessa fall någon begränsning av skadeståndet inte hade blivit aktuell.

Vid bedömningen av om en begränsning bör införas, måste vidare beaktas att örlogsfartygen som regel har en mycket låg dräktighet och att det kan förväntas att de endast undantagsvis kan komma att ådra sig ansvar över de föreslagna minimigränserna. Som framhålls i propositionen finns vidare möjligheten för staten att avstå från rätten att åberopa ansvarsbegränsningen. Eftersom det torde bli fråga om en ganska spektakulär olycka

för att ansvarighetsgränserna, 18,2 miljoner för personskada och 7,4 miljoner för egendomsskada, skall överskridas kan förutsättas att – i varje fall om det rör sig om personskador – något åberopande av globalbegränsningen inte kommer att ske från statens sida.

På nu anförda skäl tillstyrker utskottet förslaget i propositionen och avstyrker bifall till motion 2413.

Befordran av passagerare och resgoods

Aténkonventionen

I fråga om Aténkonventionen intar propositionen en annan ståndpunkt än beträffande begränsningskonventionen. Något förslag om att Sverige skall godkänna Aténkonventionen läggs inte fram i propositionen. Anledningen härtill anges vara att konventionens begränsningsbelopp för passagerares ersättningsanspråk är för låga. I stället föreslås att begränsningsbeloppen i 6 kap. sjölagen höjs.

Utskottet erinrar om att de nuvarande reglerna om personbefordran av passagerare och resgoods infördes år 1973 (prop. 1973: 137, LU 1973: 35) på grundval av det då föreliggande Tokyoutkastet. Bakgrunden till reformen var de gällande, för passagerarna mycket ofördelaktiga, ansvarsbestämmelserna och angelägenheten av att passagerarna snarast gavs ett rimligt rättsskydd. Statsmakterna ansåg sig därför inte kunna invänta den blivande konventionen på området. Det bör framhållas att det år 1973 införda begränsningsbeloppet för personskada ansågs från svensk sida otillfredsställande redan när det togs in i lagen men likväl godtogs av hänsyn till önskemålet om nordisk rättslighet. Utskottet pekade på (LU 1973: 35 s. 43) att reglerna också i andra hänseenden hade svagheter sett från passagerarsynpunkt som så småningom borde rättas till.

De begränsningsbelopp som föreskrivs i Aténkonventionen motsvarar i huvudsak de belopp som f. n. finns i sjölagen. Sedan konventionen antogs år 1974 har beloppen genom inflationen minskat kraftigt i värde. Det svenska konsumentprisindexet har sedan dess ökat med över 100%. För att begränsningsbeloppen nu skall ha motsvarande köpkraft som då de fastställdes skulle alltså krävas att de mer än fördubblades. Om Sverige ratificerade konventionen skulle det vidare innebära att begränsningsbeloppen låstes fast för en avsevärd tid framåt samtidigt som de kan förväntas genom fortsatt inflation minska ytterligare i värde. Utskottet delar departementschefens uppfattning att det inte kan anses försvarligt att binda sig för en sådan utveckling när det gäller ansvaret för passagerarskador. Enligt utskottets mening bör behovet av ett rimligt skydd för passagerare väga över det i och för sig angelägna önskemålet om att få till stånd enhetliga internationella skadestandsregler även vid passagerarbefordran. Det bör vidare beaktas att den passagerartrafik som berör svenska intressen till övervägande del äger rum inom landet eller mellan de nordiska

länderna. Passagerartrafiken på andra länder är volymmässigt av mindre betydelse. Som framhålls i propositionen bör det inte ha någon inverkan på konkurrensmöjligheterna för svensk sjöfart, om Sverige avstår från att tillträda konventionen och i svensk lagstiftning inför högre begränsningsbelopp än som föreskrivs i konventionen.

Vid utskottets hearing har från redareföreningens sida framhållits att ett svenskt tillträde till konventionen skulle kunna innebära att möjligheterna ökar att få till stånd en höjning av begränsningsbeloppen i konventionen. Det bör emellertid beaktas att övriga nordiska länder avstått från att tillträda konventionen. Någon anledning att tro att dessa länder nu skulle ändra sitt ställningstagande finns inte. Enligt utskottets mening skulle ett ensidigt svenskt tillträde till konventionen inte i nämnvärd grad påskynda konventionens ikraftträdande och öka möjligheterna att få till stånd nödvändiga höjningar av begränsningsbeloppen.

På anförda skäl tillstyrker utskottet propositionens förslag att Sverige skall avstå från att godkänna konventionen och i stället i sjölagen införa högre begränsningsbelopp motsvarande de som införts eller kommer att införas i de danska, finska och norska sjölagarna.

Självfallet får detta ställningstagande inte innebära att Sverige för all framtid avstår från att tillträda konventionen. Som framhålls i propositionen bör Sverige tillsammans med de andra nordiska länderna verka för att en översyn av Aténkonventionens begränsningsbelopp tas upp på IMO:s arbetsprogram. Om vid en sådan översyn tillfredsställande begränsningsbelopp tas in i konventionen bör med hänsyn till att det ändå är betydelsefullt med internationell enhetlighet på området frågan om ett svenskt tillträde till konventionen övervägas på nytt.

Förslaget till lagändringar

I propositionen föreslås att begränsningsbeloppet för personskador bestäms till 100 000 SDR (ca 810 000 kr.). Vidare föreslås att begränsningsbeloppet vid försening av passagerare blir 2 000 SDR (ca 16 000 kr.). Slutligen föreslås att begränsningsbeloppen bestäms för skador å handresgods till 1 300 SDR (ca 10 500 kr.), för skador å annat resgods till 2 000 SDR (ca 16 000 kr.), för skador på dyrbarheter som lämnats till förvaring hos bortfraktaren till 5 000 SDR (ca 40 000 kr.) och för skador på fordon till 8 000 SDR (ca 65 000 kr.). I princip innebär förslagen att de nuvarande begränsningsbeloppen fördubblas. Utskottet tillstyrker förslagen.

Beträffande lagändringarna i övrigt har förslaget till utformning av 197 § sjölagen föranlett en motion. I motionen 1982/83:2412 (fp) föreslås att riksdagen i förtydligande syfte antar den utformning av bestämmelsen som lagrådet förordat.

Utskottet vill med anledning härav anföra följande.

I 197 § behandlas frågan om ansvarsbegränsning när talan förs mot någon som bortfraktaren enligt 196 och 233 §§ sjölagen har att svara för.

Med bortfraktaren avses därvid den som genom avtal åtagit sig att befordra passagerare.

Enligt 233 § sjölagen ansvarar bortfraktare/redare för skada som befälhavare, besättningsmedlem eller lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Bortfraktaren är också ansvarig, om skada vållas av annan, när denne på bortfraktarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. På motsvarande sätt ansvarar bortfraktaren, enligt den föreslagna 196 § första stycket (tidigare 197 § första stycket), också om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan transportör. I andra stycket av 196 § föreskrivs att också den utförande transportören, om transporten sker med fartyg, är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. I den mån ansvar åvilar både bortfraktaren och den utförande sjötransportören svarar de enligt tredje stycket solidariskt.

I 197 § har tagits in de viktiga s. k. Himalaya-bestämmelserna (uppkallade efter ett engelskt rättsfall rörande ett fartyg med namnet Himalaya). Bestämmelserna innebär att om talan väcks mot någon som bortfraktaren sålunda svarar för enligt 196 § eller 233 § har den mot vilken talan väcks rätt att åberopa samma befrielse från och begränsning av ansvar som bortfraktaren samt att bortfraktarens och dessa personers sammanlagda ansvar inte skall överstiga begränsningsbeloppen i 192 §. En person som lider skada kan följaktligen inte genom att väcka talan mot flera som kan ha ett ansvar för sjöolyckan kringgå begränsningsreglerna och erhålla högre ersättning än om talan väcks mot endast bortfraktaren.

Lagrådet hänvisar i sitt yttrande till att bortfraktaren och utförande transportör enligt 196 § tredje stycket skall svara solidariskt. För att i 197 § återge detta förhållande på ett riktigt sätt synes enligt lagrådet lagtexten böra förtydligas så att orden "eller tillsammans med" förs in enligt följande. "För talan mot någon som bortfraktaren svarar för eller *tillsammans med* enligt 196 eller 233 §§ är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren."

I slutprotokollet påpekar departementschefen att den föreslagna bestämmelsen i 196 § första stycket – såsom ovan redovisats – innebär att bortfraktaren åläggs ansvar för fel och försummelse på den utförande transportörens sida. Detta ansvar är jämfällbart med det ansvar som föreskrivs i 233 § i fråga om de anställdas fel eller försummelser. Den omständigheten att ansvaret enligt 196 § sista stycket i vissa fall är solidariskt förändrar inte detta förhållande. Det tillägg som lagrådet har föreslagit är därför enligt departementschefens uppfattning inte nödvändigt. Departementschefen följer därför inte lagrådets förslag på denna punkt.

Utskottet kan för sin del helt ansluta sig till ståndpunkten att det tillägg som lagrådet föreslagit inte bör genomföras. Enligt utskottets mening kan den föreslagna lydelsen av 197 § inte föranleda någon tvekan om bestämmelsens innebörd. Däremot kan lagrådets förslag bli missledande. Om i

lagtexten införs orden "eller tillsammans med" kan en läsare få det intrycket att det finns personer som bortfraktaren inte svarar för utan endast tillsammans med, något som ju enligt vad utskottet ovan angivit inte är fallet. Därtill kommer att orden "tillsammans med" inte är adekvata när det gäller hänvisningen till 233 §. På grund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motion 2412.

Propositionen i övrigt

Övriga förslag i propositionen har inte föranlett några påpekanden eller uttalanden från utskottets sida. Utskottet tillstyrker förslagen.

Ansvarigheten för oljeskada i hamnar

I den under den allmänna motionstiden 1983 väckta motionen 1982/83: 1759 (s) tas upp vissa problem som härrör från oljeutsläpp i hamnarna. Motionärerna påpekar att hamnarna i många fall har besvär med att få ersättning för sina saneringskostnader. Ofta är det svårt att binda ett fartyg till ett utsläpp av olja. Även i sådana fall, där befälhavaren skrivit på en förbindelse att täcka kostnaderna för oljesaneringen, har det enligt motionärerna i praktiken visat sig svårt att få ut ersättning, i varje fall inom rimlig tid. Motionärerna anser att lagstiftningen bör ses över och ändras så att fartyg som på sannolika grunder misstänks ha orsakat oljeutsläpp skall kunna hållas kvar i hamnen till dess förskottsbetalning motsvarande saneringskostnaden erlagts. Motionärerna yrkar att riksdagen som sin mening ger regeringen detta till känna.

Utskottet erinrar om att enligt oljeansvarighetslagen är ägare av fartyg som för last av beständig olja i lös vikt (bulkast) skyldig att ersätta skada (här i begreppet saneringskostnad) som orsakas av utsläpp av olja från fartyget, oberoende av om det från fartygets sida har begåtts något fel eller någon försummelse (strikt ansvar). I fråga om fartyg som befordrar mer än 2000 ton olja som bulklast är ägaren skyldig att ha försäkring eller ställa säkerhet för sin ansvarighet upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet. Reglerna om strikt ansvar är även tillämpliga på skador orsakade av olja från torrlastfartyg och tankfartyg som går i barlast. Utskottet vill vidare hänvisa till att enligt 15 kap. 1 § rättegångsbalken kan den, som visar sannolika skäl för att han har en fordran som kan antas bli föremål för rättegång, ges möjlighet att av domstol få beslut om kvarstad på motpartens egendom, dvs. i nu aktuella fall på fartyget, om det skäligen kan befaras att motparten genom att avvika undandrar sig betalning av skulden.

Enligt utskottets mening ger gällande lagstiftning hamnarna ett tillräckligt skydd för anspråk på ersättning för saneringskostnader. Utskottet tillägger att förslaget om att i lag införa bestämmelser om förskottsbetalning vid misstanke om skada inte torde vara förenligt med gällande rätts-

principer. På grund av det anförda avstyrker utskottet bifall till motion 1759.

Utskottet vill emellertid peka på att de ersättningsproblem som hamnarna har delvis är en följd av svårigheten att styrka att ett utsläpp skett från ett visst fartyg. Det är därför viktigt att åtgärder som underlättar bevisningen, t. ex. märkning av olja, kommer till stånd. Vidare torde en del problem vara föranledda av att särskilt de mindre hamnarna inte har tillräcklig sakkunskap och kapacitet för att på ett riktigt sätt kunna tillvarata sina intressen. Utskottet vill därför stryka under betydelsen av att kommunförbundet och hamnförbundet hjälper de mindre hamnarna genom att t. ex. sammanställa vilka bestämmelser som gäller i olika skadefall och genom att upprätta standardrutiner för hur hamnen skall gå till väga vid inträffat utsläpp.

Utskottets hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *lagförtydligande*
att riksdagen med avslag på motion 1982/83: 2412 antar 197 § i det till proposition 1982/83: 159 fogade förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1).
2. beträffande *lagförslagen i övrigt*
att riksdagen antar
 - a. förslaget till lag om ändring i sjölagen i den mån förslaget inte omfattas av vad utskottet hemställt under 1,
 - b. förslaget till lag om ändring i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
3. beträffande *konventionerna*
att riksdagen godkänner
 - a. den i London den 19 november 1976 avslutade konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar,
 - b. det i Bryssel den 21 december 1979 avslutade ändringsprotokollet till den internationella konventionen den 25 augusti 1924 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement i dess lydelse enligt ändringsprotokollet den 23 februari 1968,
 - c. att regeringen säger upp den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö,
4. beträffande *örlogsfartyg och andra statsfartyg*
att riksdagen avslår motion 1982/83: 2413,

5. beträffande *ansvarighet för oljeskada i hamnar*
att riksdagen avslår motion 1982/83: 1759.

Stockholm den 17 maj 1983

På lagutskottets vägnar

PER-OLOF STRINDBERG

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Stig Olsson (s), Martin Olsson (c), Elvy Nilsson (s), Arne Andersson i Gamleby (s), Ingemar Konradsson (s), Mona Saint Cyr (m)*, Marianne Karlsson (c), Owe Andréasson (s), Sigvard Persson (c), Per Israelsson (vpk), Inga-Britt Johansson (s)*, Inger Wickzén (m)* och Sten Andersson i Malmö (m)*.

* Ej närvarande vid betänkandets justering.

1 Förslag till

Bilaga I

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891: 35 s. 1)¹

dels att 172 § skall upphöra att gälla,
dels att nuvarande 196 § skall betecknas 197 §,
dels att nuvarande 197 § skall betecknas 196 §,
dels att nuvarande 344–355 §§, som utgör nuvarande Femtonde kapitlet Särskilda bestämmelser, skall betecknas 365–376 §§ och utgöra Sextonde kapitlet Särskilda bestämmelser,
dels att 39, 120, 168, 171, 173, 174, 177–180, 182–189, 191–195, nya 196, nya 197, 199–201, 233–243, 261, 328, 337 och de nya 368, 369 och 372–374 §§ samt rubrikerna närmast före 200 och 369 §§ skall ha nedan angivna lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 243 a §, av nedan angivna lydelse,
dels att i lagen skall införas femton nya paragrafer, 350–364 §§, utgörande Femtonde kapitlet Om begränsningsfond och begränsningsmål, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

39 §

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbi-seende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det in-bördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 351 §.

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbi-seende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det in-bördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 372 §.

Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. I stället för bevis eller handling, som utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återfordras, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som innehar handlingen är skyldig att ingiva den för detta ändamål. I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.

Talan mot beslut om rättelse får föras även av myndighet som avses i 351 §.

Talan mot beslut om rättelse får föras även av myndighet som avses i 372 §.

¹ Lagen omtryckt 1975: 1289.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

120 §

Skadestånd enligt 118 § beräknas efter värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget. Detta värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börs- eller marknadspris finnes, efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

Bortfraktarens ansvarighet är dock begränsad till *tio tusen francs* för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, *trettio francs* för kilo av det berörda godsets bruttovikt. *Med franc förstås den värdeenhets som angives i 348 §.*

Bortfraktarens ansvarighet är dock begränsad till *666,67 särskilda dragningsrätter (SDR)* för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, *2 SDR* för kilo av det berörda godsets bruttovikt. *Vad som förstås med SDR anges i 369 §.*

Användes behållare (container), pall eller liknande transportanordning för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av andra stycket varje kolli eller enhet som angivits i konossement eller annan frakthandling anses utgöra ett kolli eller en enhet. I övrigt skall det samlastade godset anses utgöra en enhet.

Genom överenskommelse mellan bortfraktaren och avlastaren kan gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än som följer av andra och tredje styckena. Har uppgift av avlastaren om godsets art och värde utan förbehåll införts i konossement eller annan frakthandling, skall detta värde gälla som gräns för ansvarigheten, om denna därigenom blir högre än enligt nämnda stycken, och vid tillämpning av första stycket anses utgöra godsets verkliga värde, om ej annat styrkes.

Bestämmelserna i denna paragraf om begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla ej, om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

168 §

Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118–123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt 347 § första stycket 5 och fjärde stycket ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118–123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt 368 § första stycket 5 och fjärde stycket ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Utan hinder av första stycket får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Han får också förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur eller

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

för gods, som i fraktavtalet anges som lastat på däck och befordras på det sättet, samt träffa överenskommelse rörande gemensamt haveri.

Är det avtalat eller klart förutsatt att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får denne förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som orsakas medan godset är i den andres vård.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka befordringen skall utföras, skäligt att genom särskild överenskommelse inskränka bortfraktarens ansvarighet eller eljest utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall sådan överenskommelse gälla, förutsatt att konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.

171 §

Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som, yrkesmässigt eller mot vederlag, genom avtal åtager sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning men ej enligt certeparti eller konossement. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest har i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.

I detta kapitel avses med bortfraktare: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot vederlag, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods;

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

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

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

173 §

Bestämmelserna i detta kapitel gälla ej i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

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

174 §

Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är passagerare eller är i

Om någon, som varken är passagerare eller är anställd hos bort-

Nuvarande lydelse

bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, och tillskyndas han därvid skada, som avses i 188 eller 189 §, ha bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida motsvarande tillämpning till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

177 §

Avser befodringsavtalet bestämd person, får denne *icke till annan* överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan påbörjats får överlåtelse *ej* äga rum även om avtalet *ej* avser bestämd person.

178 §

Passageraren är skyldig att *iakttaga* föreskrifter om ordning och säkerhet under *befordringen*.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning i anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem *ha motsvarande tillämpning* i fråga om passagerare.

179 §

Passagerare får *medföra* resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för *fartyg, liv eller annat gods*, skall han upplysa bortfraktaren *därom före resans början*. Detsamma gäller, om *annat resgods än handresgods* kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan *befordringen* börjar.

180 §

Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att *medföra* resgods, som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för *fartyg, liv eller gods*.

Föreslagen lydelse

fraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst, följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada av det slag som avses i 188 eller 189 §, skall bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för bortfraktare tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

Avser befodringsavtalet 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 bestämd person.

Passageraren är skyldig att *iakttaga* föreskrifter om ordning och säkerhet under *resan*.

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

Passageraren får *föra med sig* resgods i skälig omfattning.

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

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

Nuvarande lydelse

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna *föra det iland eller* 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 *fartyg, liv eller gods* att det *ej* är försvarligt att behålla det ombord.

Föreslagen lydelse

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

182 §

Bortfraktaren är *icke* skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för *befordringen* och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir *betaltning*, äger bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna *täckas*.

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

183 §

Om befordringsavtal avser bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller *förklaras efter skada icke vara istandsättligt*, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

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

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

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

184 §

Uppehålles fartyget under resan så att det *icke* skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan *fortsättes*, eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada *icke vara istandsättligt*, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden *därför*. Underlåter bortfraktaren detta, har

Om fartyget uppehålls 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 sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden *för detta*. Underlåter bortfraktaren detta,

Nuvarande lydelse

passageraren rätt att häva avtalet.

Måste passageraren uppehålla sig *iland* på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehålle och bära kostnaden *därför*.

185 §

Anträder passageraren *icke* resan eller avbryter han den, skall *avtalad* befordringsavgift likväl betalas. Vad som nu sagts gäller dock ej, om passagerarens underlåtenhet att anträda eller fullfölja resan beror av att han insjuknat eller avlidit eller av annan skälig anledning och bortfraktaren underrättats härom inom rimlig tid.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att *utgiva avtalad* befordringsavgift, skall denna dock nedsättas med skäligt belopp, om bortfraktaren medfört annan passagerare i hans ställe eller *eljest* begränsat eller, med iakttagande av tillhörig omsorg, kunnat begränsa sin skada.

186 §

Visar det sig, sedan befordringsavtal träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva *befordringsavtalet* även om resan *börjat*. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

187 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som avses i 185 § första stycket andra punkten eller häves *befordringsavtalet* enligt 184 § eller, sedan resan börjat, enligt 186 §, skall *befordringsavgif-*

Föreslagen lydelse

har passageraren rätt att häva avtalet.

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

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

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

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

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som avses i 185 § första stycket andra punkten eller hävs *avtalet* enligt 184 § eller, sedan resan *har* börjat, enligt 186 §, skall *biljettpriset sättas ned*. Därvid

Nuvarande lydelse

ten betälas med avdrag för belopp, som bestämmes med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Har bortfraktaren *mottagit* betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom, skall han återbära överskottet.

Föreslagen lydelse

skall förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas.

Har bortfraktaren *tagit emot* betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom, skall han *betala tillbaka* överskottet.

188 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att passageraren *avlider eller drabbas av kroppsskada* på grund av händelse under *befordringen eller försenas*, om skadan vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

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

189 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgodset går förlorat eller skadas på grund av händelse under *befordringen eller försenas*, om skadan vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med försening likställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

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

Bortfraktaren är *icke* skyldig att ersätta *penningar*, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter, *om han ej uttryckligen åtagit sig sådan ansvarighet.*

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

191 §

Bortfraktaren skall till sitt *fredande från ansvarighet* visa, att skada som avses i 188 eller 189 § *ej* orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon *för vilken han svarar*. I fråga om personskada *samt* förlust av eller skada på

För att gå *fri från ansvarighet* måste bortfraktaren visa, att skada som avses i 188 eller 189 § *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

Nuvarande lydelse

handresgods gäller dock *vad* nu sagts endast om skadan inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand.

Föreslagen lydelse

handresgods gäller dock *det som* nu har sagts endast om skadan *har* inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand *eller uppkommit till följd av fel i fartyget*.

192 §

Bortfraktarens ansvarighet skall ej överstiga *sjuhundratusen francs* för varje passagerare vid personskada och *sextontusen francs* för varje passagerare vid försening av passageraren.

Bortfraktarens ansvarighet skall vid personskada inte överstiga 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare skall ansvarigheten inte överstiga 2 000 SDR för varje passagerare.

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

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

1. *tiotusen francs* för varje passagerare i fråga om handresgods, som icke förvaras i eller på medfört fordon;

1. 1 300 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods;

2. *femtiotusen francs* för varje fordon jämte resgods, som förvaras i eller på fordonet; och

2. 5 000 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring;

3. *sextontusen francs* för varje passagerare i fråga om annat resgods.

3. 8 000 SDR för varje fordon; och

4. 2 000 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

I fråga om skada på eller förlust av handresgods, som avses i andra stycket 1, gäller begränsningen för varje skadebringande händelse och i övrigt för varje resa. Begränsningen gäller icke ränta och rättegångskostnader.

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

Med francs förstås den värdeenhets som anges i 348 §.

Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

193 §

Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrives i 192 §. Han äger på samma sätt förbehålla sig att passageraren själv skall stå risken intill ett belopp av

1. *ettusenfemhundra francs* för varje fordon som skadas;
2. *tvåhundra francs* för annan resgodsskada; och
3. *tvåhundra francs* för skada på grund av försening.

Avräkning för självrisk sker från skadans belopp.

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

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

Avräkning enligt första stycket skall ske innan fråga om begränsning av ansvaret enligt 192 § prövas.

194 §

Bortfraktaren har ej rätt att åberopa bestämmelserna i 192 § om begränsning av ansvarigheten eller överenskommelse om självrisk för passageraren enligt 193 §, om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 192 och 193 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

195 §

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla även om talan mot honom icke grundas på befodringsavtalet.

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

197 §

Utföres befordringen helt eller delvis av annan än bortfraktaren, förblir denne likväl ansvarig som om han själv utfört hela befordringen. Härvid gälla bestämmelserna i detta kapitel i tillämpliga delar.

Utför den andre befordringen med fartyg, är han jämte bortfraktaren och enligt samma regler som denne ansvarig för sin del av befordringen. Bestämmelserna i

196 §

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

Utför den andre befordringen med fartyg, är han ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar

Nuvarande lydelse

196 § ha motsvarande tillämpning. Bortfraktarens och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 192 §.

196 §

Förs talan mot någon för vilken bortfraktaren svarar enligt 233 § är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 192 §.

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

Föreslagen lydelse

utöver vad som föreskrivs i detta kapitel, är den som utför befordringen inte bunden av detta, såvida han inte skriftligen har samtyckt till det.

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

197 §

Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 196 eller 233 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och de personer som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 192 §.

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

199 §

Bestämmelser om hänskjutande till viss domstol eller till skiljemän av tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods finnas i 337 §.

Bestämmelser om preskription finnas i 347 §.

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 337 §.

Bestämmelser om preskription finns i 368 §.

Vissa bestämmelser om tillämpningen

Om avtalsvillkors giltighet

200 §

Bestämmelserna i 181–198 §§ kunna ej åsidosättas genom avtal till passagerarens nackdel vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland och Norge eller mellan dessa stater, ej heller vid befordran med avtalsenlig avgångsort eller bestämmelseort i någon av dessa

Bestämmelserna i 178 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181–198 §§, 337 § andra stycket och 368 § första stycket 6 och 7 är ogiltiga

1. vid befordran inom Sverige.

Nuvarande lydelse

stater. Vad som nu sagts gäller även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på befordringen.

Föreslagen lydelse

Danmark, Finland eller Norge eller till från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;

2. vid annan befordran, om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

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

201 §

Utan hinder av 200 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet såvitt rör passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han gått iland. Detsamma gäller i fråga om handresgods för tiden innan detta föres ombord och efter det att det förts iland. För sjötransport mellan fartyg och land äro sådana förbehåll tillåtna i den mån transporten ej omfattas av befodringsavgiften eller utföres med transportmedel, som annan än bortfraktaren ställer till förfogande. Bortfraktaren får alltid förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur.

Är det avtalat eller klart förutsett, att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får denne också förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av händelse under den del av befordringen som utföres av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befodringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

Utan hinder av 200 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han har gått i land. Sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utföres med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

233 §

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Vad redaren sålunda utgivit har han rätt att söka åter av den som vållat skadan.

Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet *finnas*, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap. samt i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Skadestånd som redaren sålunda betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet *finns*, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap. samt i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

234 §

I mom. Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän lag, är ansvarigheten begränsad vad angår

1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;

2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, beföringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, beföringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt

5. ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst,

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel. Samma rätt har en sådan ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 235 § första stycket 4, 5 och 6.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

som befinner sig ombord eller vilkens åligganden stå i samband med fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

2 mom. Har redaren motfordran mot borgenären och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp varmed fordringen överstiger motfordringen.

235 §²

Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusen etthundra francs för ton, dock med minst sexhundrafemtiotusen francs.

Ansvarighetsgränsen gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, beräknad enligt reglerna i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. Vad som förstås med franc bestämmes i 348 §.

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

1. person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,

3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet, som inte grundar sig på avtal, och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak,

5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, samt

² Senaste lydelse 1982: 252.

Nuvarande lydelse

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 235 § första stycket andra punkten. Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i samma stycke första punkten.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Har redaren betalt fordran som avses i denna paragraf, skall han anses träda i fordringsägarens ställe med samma rätt som denne och fordringsbeloppet medtagas vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, såvitt fordringen kunnat här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.

Kvarstad för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet

Föreslagen lydelse

6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada, för vilken ansvarsbegränsning gäller, samt 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.

236 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 235 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § och 2 § första stycket lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,

3. fordran underkastad en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4. fordran med anledning av atomskada orsakad av ett atomfartyg,

5. fordran med anledning av skada som har åsamkats lots eller den som är anställd hos någon som avses i 234 § första stycket och vars åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, samt

6. fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

237 §³

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

³ Senaste lydelse 1981: 808.

Nuvarande lydelse

enligt 235 § jämte ett av rätten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten får åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp, och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Har redaren ställt säkerhet för ett mindre belopp än i första stycket avses och ställer han därefter hos samma domstol säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.

Om redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, skall på hans yrkande tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten frigivas.

Vad i denna paragraf är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, om säkerheten ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

Föreslagen lydelse

238 §⁴

Kvarstad för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren visar att han, innan åtgärden genomförts, utom riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § i någon av följande hamnar:

1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;

2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;

3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Har i fall som avses i första stycket säkerheten ställts i annan ort än där anges, prövar rätten

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

1. För fordringar med anledning av personskada, som har tillfogats fartygets egna passagerare, är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,

för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,

⁴ Senaste lydelse 1981: 808.

Nuvarande lydelse

med hänsyn till omständigheterna huruvida kvarstad skall vägras eller hävas.

Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § men redaren inom riket hos rätten ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av kvarstad skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från kvarstad.

Föreslagen lydelse

för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR, och för varje dräktighetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,

för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

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

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

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

239 §

Twist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 235 §, eller om för-

Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta

Nuvarande lydelse

delningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch.

I fråga om dispasch enligt första stycket gälla i tillämpliga delar bestämmelserna i 7 kap. om generaldispasch. Bestämmelse som avser haveridelägare gäller därvid i stället sakägare.

Kostnaden för dispaschen ersättes av redaren, om icke borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till dispasch eller eljest särskilda skäl föranleda annat.

Föreslagen lydelse

fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Om det belopp som avses i 238 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 238 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

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

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

240 §

Har redaren utbetalt vad som åligger honom att utgiva enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten och visar sig sedan annan borgenär hava ägt rätt till betalning av ansvarighetsbeloppet, har redaren dock icke någon ytterligare betalningsskyldighet, därest redaren, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, denna meddelades, icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad som rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, såvida han ägde kunskap om fordringen, när han erhöll betalningen.

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

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

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i riket

Nuvarande lydelse

Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.

Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren eller den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse.

Det sammanlagda belopp, till vilket redare och övriga i denna paragraf omförmälda personer äga begränsa sin ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 §.

Föreslagen lydelse

talán rörande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detsamma gäller talan angående frågan huruvida den som upprättat begränsningsfonden har rätt till ansvarsbegränsning och angående frågan om fördelning av fonden.

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

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap.

241 §

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond, som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

kronofogdemyndigheten avslå begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige säkerhet som har ställts. Begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan sådan åtgärd företagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten frigges, när fonden upprättats i

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

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

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

Första och tredje styckena kan även tillämpas, om det visas att en fond, som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat, är jämförbar med en sådan begränsningsfond som avses i 240 §.

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

242 §

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i 234 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag som gäller för tjänste-

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten, om någon begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den

Nuvarande lydelse

avtalet, om tjänsteavtalet regleras av lagen i annan stat, som är ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

Föreslagen lydelse

fordran som målet gäller. Vill svaret att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

En dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket får verkställas utan hinder av 241 §. Innehåller domen sådant förbehåll, kan den ändå verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten med tillämpning av 241 § finner att ansökningsom verkställighet skall avslås.

Om begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispassch. Bestämmelser om talan mot dispassch finns i 14 kap.

243 §

Regeringen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

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

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket.

243 a §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 234–243 §§ tillämpas. Föreligger en fordran som avses i 236 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Bestämmelserna i 234–243 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

261 §

Ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge, som vill upplåta pant rätt i skeppet eller bygget till säkerhet för fordran, har rätt att i den ordning som *angives* i detta kapitel hos registermyndigheten erhålla inskrivning i egendomen av visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i *francs som avses i 348 §*. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

Inteckning kan *icke* beviljas i andel av skepp eller skeppsbygge, *ej* heller i flera skepp eller byggen gemensamt.

Ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge, som vill upplåta pant rätt i skeppet eller bygget till säkerhet för fordran, har rätt att i den ordning som *anges* i detta kapitel hos registermyndigheten erhålla inskrivning i egendomen av visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i *särskilda dragningsrätter (SDR)*. *Vad som förstås med SDR anges i 369 §*. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

328 §

Befälhavare dömes till böter,

Befälhavare döms till böter,

1. om han försummar att enligt 58 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i fartygets behöriga skick,

2. om han försummar att enligt 60 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,

3. om han försummar att avgiva rapport enligt 70 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i sådan rapport,

4. om han vägrar att i fall som avses i 317 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller

5. om han utan laga hinder vägrar att i sådant fall som avses i 346 § på fartyget medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff dömes befälhavare eller redare, om han försummar att enligt 306 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att sjöförklaring uppskjutes, utan att förutsättningar äro för handen enligt 304 §.

5. om han utan laga hinder vägrar att i sådant fall som avses i 367 § på fartyget medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff döms befälhavare eller redare, om han försummar att enligt 306 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att sjöförklaring skjuts upp, utan att förutsättningar är för handen enligt 304 §.

337 §

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att upptaga tvistemål, som avses i 336 §, äga bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet motsvarande tillämpning. Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finnes. Har säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten frigivits.

Överenskommelse att framtida tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods skall hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän är ogiltig. Utan hinder härav får dock avtalas, att talan efter kärandens val endast skall kunna väckas vid domstol

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 336 § skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas. Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.

Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid domstol

Nuvarande lydelse

1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;

2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten; *eller*

3. i den stat där kâranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Finnes icke sjörättsdomstol i den ort där svaranden kunnat sökas enligt första stycket *eller* andra stycket 1 eller 2, väckes talan vid sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

Föreslagen lydelse

1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;

2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;

3. i den stat där kâranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt; *eller*

4. i den stat där befodringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Efter det att tvist som avses i andra stycket har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol i den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket, andra stycket 1 eller 2 *eller tredje stycket*, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Om flera är redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

350 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 240 § (globalfond).

Bestämmelserna i 352–364 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

351 §

En globalfond skall motsvara

1. *summan av de belopp som enligt 238 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och*

2. *ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen*

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

(1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

352 §

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

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

I ärenden om begränsningsfond gäller i tillämpliga delar lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden, om inte annat sägs i detta kapitel.

353 §

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

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

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

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar ett sådant beslut att högre belopp skall betalas eller ytterligare säker-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

het ställas, skall rätten förelägga den som har upprättat fonden att inom viss tid betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Om föreläggandet inte följs, förordnar rätten att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 241 och 357 §§. Erinran om detta skall tas in i föreläggandet.

Talan mot beslut som avses i första och andra styckena och mot förordnande enligt fjärde stycket förs särskilt.

354 §

När begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid (anmälningensfrist), som inte får understiga två månader. Erinran om bestämmelserna i 240 § tredje stycket, 357 och 364 §§ skall tas in i kungörelsen.

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

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

355 §

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond har upprättats förordna förvaltare i fonden. På förvaltaren skall ankomma, förutom de uppgifter som anges i 360 § andra stycket, att biträda vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. Förvaltaren skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

356 §

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

357 §

För en fordran som inte har anmälts till rätten innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning endast utgå enligt 363 § andra stycket.

358 §

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

359 §

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördeklas. Ett begränsningsmål anhängiggörs genom att talan väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Sedan målet har anhängiggjorts, kan talan väckas utan stämning.

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

360 §

I begränsningsmål skall rätten, sedan den anmälningensfrist som anges i 354 § har gått ut, hålla

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

fondsammanträde. Till sammanträdet skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna. Finns någon annan person, vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, om ansvarsbeloppets storlek och om anmälda fordringar.

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

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

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

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

361 §

Fondsammanträde är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i detta kapitel.

Tredskodom får inte meddelas vid utevaro från fondsammanträde. Uteblir någon som har kallats till sådant sammanträde, får målet

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

handläggas och avgöras utan hinder av utevaron. Detta skall anges i kallelsen till sammanträdet.

362 §

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

Talan mot tingsrättens beslut i frågor som avses i första stycket förs särskilt. Mot hovrättens beslut i sådana frågor får talan inte föras.

363 §

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

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

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

364 §

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

347 §

368 §

Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

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

4. fordran på belopp som någon erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom enligt 220 §, inom ett år från det beloppet utgivits av honom;

5. fordran på ersättning på grund av att last skadats, gått förlorad eller försenats vid befordran eller på grund av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från det godset utlämnats eller borde ha utlämnats;

6. fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran, inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men icke senare än tre år från ilandstigningen;

7. fordran på ersättning på grund av att resgods skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran, inom två år från det godset förts iland eller, om det gått förlorat, skulle ha förts iland;

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods, upphör fordringen, om talan ej väckes i laga ordning, i fråga om fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Äger borgenären för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller sådan rätt under samma tid som för fordran i allmänhet.

Har fordran som avses i första eller andra stycket kommit under dispasschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

Den som infriat fordran som avses i första stycket 5 kan väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. Sådan talan får dock ej väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes därom.

Avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i denna paragraf är giltigt endast om det ingåtts efter fordringens tillkomst och äger ej verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. Preskriptionstid kan dock icke i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första

Avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i denna paragraf är giltigt endast om det ingåtts efter fordringens tillkomst och äger ej verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. Preskriptionstid kan dock icke i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första

Nuvarande lydelse

stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ha ägt rum.

Fråga om preskription av fordran som avses i denna paragraf bedöms här i riket enligt svensk lag, även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

*Poincaréfranc*348 §⁵

Med franc förstås i denna lag en värdeenhets innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs. Vid omräkning från särskilda dragningsrätter skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sågda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

351 §

Staten företrädes i ärende om ersättning enligt 349 eller 350 § av myndighet som regeringen bestämmer.

352 §

Vill den som är part i mål om beståndet av rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt 349 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt er-

Föreslagen lydelse

stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ha ägt rum.
I 200 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Särskilda dragningsrätter

369 §

Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden nämnda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

372 §

Staten företräds i ärende om ersättning enligt 370 eller 371 § av myndighet som regeringen bestämmer.

373 §

Vill den som är part i mål om beståndet av rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt 370 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt er-

⁵ Senaste lydelse 1978: 136.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

sättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 351 § om rättegången.

sättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 372 § om rättegången.

Har förberedelsen i målet slutförts utan att ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidtaga endera åtgärden inom viss tid. Iakttages ej tiden, är ersättningsanspråket förfallet. Erinran därom skall intagas i föreläggandet.

353 §

374 §

Har den som enligt 349 eller 350 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att utkräva beloppet av annan såsom skadestånd, inträder staten i rätten mot denne.

Har den som enligt 370 eller 371 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att utkräva beloppet av annan såsom skadestånd, inträder staten i rätten mot denne.

Ersättning enligt 349 eller 350 § på grund av domstols dom utbetalas sedan domen vunnit laga kraft.

Ersättning enligt 370 eller 371 § på grund av domstols dom utbetalas sedan domen vunnit laga kraft.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller dock i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet.

2 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss**

Härigenom föreskrivs att 2, 5–7, 9, 13, 14, 18 och 22 §§ lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

Denna lag äger tillämpning på oljeskada, som uppkommit i Sverige eller annan konventionsstat och orsakats av fartyg, som befordrar olja som last i lös vikt (bulklast), samt på kostnad för förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige eller annan konventionsstat.

I fråga om lagens tillämplighet på *krigsfartyg* och vissa andra statsfartyg samt fartyg som icke befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §.

I fråga om lagens tillämplighet på *örlogsfartyg* och vissa andra statsfartyg samt fartyg som icke befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av oljeskada utgår enligt denna lag även då skyldighet att vidtaga åtgärderna föreläggat enligt lag eller annan författning.

Denna lag tillämpas utan hinder av eljest gällande regler om tillämplig lag.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas icke i den mån en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande *ett hundratrettio tre* särskilda dragningsrätter för ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock *ej* i något fall överstiga *fjorton* miljoner *särskilda dragningsrätter*. Rätt till begränsning föreligger *icke* i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Om det påkallas till uppfyllande av Sveriges förpliktelser i förhållande till stat som tillträtt den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, skall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1) gälla i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet. Ansvarighetsbeloppet bestämmes enligt 235 § sjölagen.

Fartygets ägare har *ej* rätt till ansvarsbegränsning om olyckan vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv *med mindre han* begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande *133* särskilda dragningsrätter (*SDR*) per ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock *inte* i något fall överstiga *14* miljoner *SDR*. Rätt till begränsning föreligger *inte* i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Fartygets ägare har *inte* rätt till ansvarsbegränsning, om olyckan *har* vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv, *såvida han inte har* begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

6 §²

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. *Ansvarighetsbeloppet omräknas från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt efter kursen*

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i *en* annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren *och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 353 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1).*

¹ Senaste lydelse 1978: 134.

² Senaste lydelse 1978: 134.

Nuvarande lydelse

den dag då fonden upprättas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning väckts enligt 18 §. Fonden får upprättas antingen genom att ansvarighetsbeloppet inbetalas kontant eller genom ställande av säkerhet som godtages av domstolen.

Vill någon upprätta begränsningsfond, skall domstolen på ansökan av honom så snart ske kan meddela beslut om ansvarighetsbeloppets storlek. Beslutet gäller till dess annorlunda förordnas. Efter utgången av den frist som föreskrivits enligt 7 § första stycket prövar domstolen slutligt frågan om ansvarighetsbeloppets storlek.

Talan mot beslut om fastställande av ansvarighetsbelopp eller rörande fråga om godkännande av säkerhet skall föras särskilt.

Regeringen meddelar närmare bestämmelser om upprättande av begränsningsfond och om fondens förvaltning och fördelning.

Föreslagen lydelse

Ansvarighetsbeloppet omräknas till svenskt mynt med tillämpning av bestämmelserna i 369 § andra stycket sjölagen.

Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts enligt 18 §.

I fråga om förfarandet när begränsningsfond enligt denna lag upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att erhålla ersättning för fordran som kan återopas mot fonden skall bestämmelserna i 352–364 §§ sjölagen ha motsvarande tillämpning. Betalning eller säkerhet som avses i 353 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess fonden upprättas. Vad som sägs i 353 § fjärde stycket om verkan som avses i 241 § sjölagen skall i stället gälla verkan som avses i 9 § föresvarande lag. Följs inte föreläggande enligt 353 § fjärde stycket, skall i förordnande som där sägs tillkännages att rätt till ansvarsbegränsning inte längre föreligger.

7 §

Har begränsningsfond upprättats här i riket, skall den domstol vid vilken fonden upprättats genom kungörelse uppmana sakägarna att inom viss tid, som ej får understiga sex månader, skriftligen anmäla sitt anspråk och begära att visst belopp avsättes för deras räkning. Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i en eller flera tidningar inom den del av landet, där oljeskada i anledning av ifrågavarande olycka har uppkommit. Har oljeskada uppkommit i annan konventionsstat, skall kungörelsen införas även i den officiella tidningen i sådan stat. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas alla kända sakägare.

En begränsningsfond som avses i denna lag fördelas mellan borgevärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Sakägare som icke inom den i kungörelsen föreskrivna fristen anmäler sitt anspråk får ej göra anspråket gällande mot begränsningsfonden med mindre han varken haft eller bort ha kännedom om kungörandet. Utan hinder av vad nu sagts får sådant anspråk göras gällande om den skada på vilken anspråket grundas inträffade efter fristens utgång eller så kort tid dessförinnan att sakägarens underlåtenhet att göra anmälan inom förelagd tid icke kan läggas honom till last som försummelse. Rätten kan besluta att avsätta visst belopp till att täcka sådana anspråk som ej har anmälts före fristens utgång men som trots detta får göras gällande mot begränsningsfonden. Detta belopp fördelas när samtliga sådana anspråk avgjorts eller när på grund av vad som sägs i 10 § talan om ersättning icke längre får väckas.

Om ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket ej förslår till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, nedsättes deras ersättningar med samma kvotdel.

Har begränsningsfond upprättats här i riket och kan det befaras att det för fartyget gällande ansvarighetsbeloppet ej kommer att förslå till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, kan rätten förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Fördelning av fonden skall ske även om ägaren enligt 5 § tredje stycket icke har rätt att begränsa sin ansvarighet.

9 §

Har begränsningsfond upprättats enligt 6 § och har ägaren rätt att begränsa sin ansvarighet, får annan ägaren tillhörig egendom ej tagas i anspråk för tillgodoseende av krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Nuvarande lydelse

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

Om begränsningsfond har upprättats i annan konventionsstat, skall vad i första och andra styckena sägs gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel utfå vad som belöper på hans fordran.

13 §³

För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tillägsplats och som vid tillfället befordrar mer än *två tusen* ton olja som bulklast skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som avses i 5 § första *eller andra* stycket. Vad nu sagts gäller *ej* fartyg som *äges* av främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra certifikat som visar att sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket *finnes*. *Äges* fartyget av främmande stat, skall ombord medföras certifikat som bestyrker att fartyget *äges* av den staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första *eller andra* stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Föreslagen lydelse

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

För *ett* utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tillägsplats och som vid tillfället befordrar mer än *2 000* ton olja som bulklast skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som avses i 5 § första stycket. Vad nu sagts gäller *inte* fartyg som *ägs* av *en* främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra *ett* certifikat som visar att *en* sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket *finns*. *Ägs* fartyget av *en* främmande stat, skall ombord medföras *ett* certifikat som bestyrker att fartyget *ägs* av den staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer.

14 §

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

³ Senaste lydelse 1975: 408.

Nuvarande lydelse

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligt vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall *cj* i något fall överstiga det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första *eller andra* stycket.

I vidare mån än som följer av andra stycket kan försäkringsgivaren *icke* till befrielse från ansvarighet mot annan än ägaren åberopa *omständighet* som han kunnat åberopa mot ägaren.

Föreslagen lydelse

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

I vidare mån än som följer av andra stycket kan försäkringsgivaren *inte* till befrielse från ansvarighet mot *någon* annan än ägaren åberopa *omständigheter* som han kunnat åberopa mot ägaren.

18 §⁴

Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får *upptagas* i Sverige, *väckes* vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall regeringen förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Har begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 § *och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning väckts här eller i annan konventionssat, rätt att begränsa sin ansvarighet*, prövar den domstol, vid vilken fonden upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade.

Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får *tas upp* i Sverige, *väcks* vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har *en* begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 §, prövar den domstol, vid vilken fonden *har* upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. *Denna prövning skall göras i begränsningsmål som avses i 15 kap. sjölagen (1891:35 s. 1).*

22 §

Denna lag gäller *cj* i fråga om oljeskada orsakad av *krigsfartyg* eller annat fartyg som vid tiden för olyckan *äges* eller brukas av stat och *användes* uteslutande för statsändamål och *icke* för affärsdrift. Har sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, *äger* dock bestäm-

Denna lag gäller *inte* i fråga om oljeskada orsakad av *örlogsfartyg* eller annat fartyg som vid tiden för olyckan *ägs* eller brukas av *en* stat och *används* uteslutande för statsändamål och *inte* för affärsdrift. Har *ett* sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, *skall* dock

⁴ Senaste lydelse 1975: 408.

Nuvarande lydelse

melserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3–5, 10 och 18 §§ *tillämpning*.

Har fartyg som vid tiden för olyckan *icke* befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1). *Ansvarighetsbeloppet bestämmes enligt 235 § sjölagen.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller dock i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet.

Föreslagen lydelse

bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3–5, 10 och 18 §§ *tillämpas*.

Har *ett* fartyg som vid tiden för olyckan *inte* befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1).

