



Ansvarsförsäkring vid sjötransporter

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2011/12:111 Ansvarsförsäkring vid sjötransporter och en motion som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen föreslår regeringen ändringar i sjölagen (1994:1009) och fartygssäkerhetslagen (2003:364) som syftar till att genomföra ett EU-direktiv om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

Förslagen innebär att den som är redare för ett fartyg av viss minsta storlek ska vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Fullgörandet av försäkringsskyldigheten ska kunna styrkas genom ett bevis, som ska medföras ombord på fartyget. Försäkringsskyldigheten ska gälla för svenska fartyg samt för utländska fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn, tilläggsplats eller ankarplats eller som används för någon annan verksamhet än transport på svenskt sjöterritorium. Vidare lämnas förslag på straffrättsliga sanktioner för den som åsidosätter försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att medföra beviset. Slutligen föreslås lagändringar för att möjliggöra ett genomförande av direktivets krav på inspektion och utvisning av fartyg från svensk hamn.

Lagändringarna är avsedda att träda i kraft den 1 juli 2012.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår motionen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	5
Ansvarsförsäkring vid sjötransporter	5
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	7
Propositionen	7
Följdmotionen	7
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	8

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Ansvarsförsäkring vid sjötransporter

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:111 punkterna 1 och 2 samt avslår motion

2011/12:C10 av Carina Herrstedt (SD).

Stockholm den 22 maj 2012

På civilutskottets vägnar

Veronica Palm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Veronica Palm (S), Jan Ertsborn (FP), Magdalena Andersson (M), Anti Avsan (M), Eva Bengtson Skogsberg (M), Hillevi Larsson (S), Margareta Cederfelt (M), Jonas Gunnarsson (S), Ola Johansson (C), Yilmaz Kerimo (S), Jessika Vilhelmsson (M), Otto von Arnold (KD), Carina Herrstedt (SD), Marianne Berg (V), Berit Högman (S), Börje Vestlund (S) och Agneta Börjesson (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Europaparlamentet och rådet antog i april 2009 direktiv 2009/20/EG om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet). Försäkringsdirektivet är ett led i arbetet inom EU med att höja kvaliteten inom handelssjöfarten och därmed öka säkerheten till sjöss. Direktivet föreskriver ett krav på obligatorisk ansvarsförsäkring för redare i syfte att garantera skadelidande ersättning vid sjöolyckor. Det anknyter i viktiga avseenden till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (begränsningskonventionen). Direktivet kompletterar vidare Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen).

Regeringen beslutade den 4 november 2010 att ge en särskild utredare i uppdrag att dels lämna förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av Atenförordningen, dels ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods samt dels lämna förslag till de författningsändringar som behövs för att genomföra försäkringsdirektivet (dir. 2010:116). Utredningen har särredovisat sitt arbete med försäkringsdirektivet i en promemoria, Ansvarsförsäkring vid sjötransporter – Om genomförandet av försäkringsdirektivet i svensk rätt. Promemorian har remissbehandlats och ligger till grund för förslagen i propositionen.

I propositionen föreslår regeringen – efter att ha hört Lagrådet – att riksdagen antar de förslag till ändringar i sjölagen (1994:1009) och fartygssäkerhetslagen (2003:364) som har lagts fram i propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1 och lagförslagen i bilaga 2.

Med anledning av propositionen har en motion väckts. Motionsförslaget finns i bilaga 1.

Utskottets överväganden

Ansvarsförsäkring vid sjötransporter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår motionen.

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen ändringar i sjölagen och fartygssäkerhetslagen som syftar till att genomföra försäkringsdirektivet i svensk rätt.

Regeringens förslag innebär att redaren ska vara skyldig att ha en försäkring som avser sjörättsliga skadeståndsanspråk. Försäkringsskyldigheten ska gälla för fartyg med en dräktighet av minst 300. Dräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör summan av fartygets alla slutna rum med undantag för bl.a. vissa utrymmen ovanför översta däck. Dräktighet kallas också tonnage. Undantag ska göras för fartyg som ägs eller brukas av den svenska staten eller en främmande stat och som används uteslutande för statsändamål. Försäkringen ska täcka redarens ansvar för sjörättsliga skadeståndsanspråk med de begränsningar som gäller enligt begränsningskonventionen. Försäkringsskyldigheten ska gälla redare för svenska fartyg. Också redaren för ett utländskt fartyg ska ha en sådan skyldighet, om fartyget anlöper eller lämnar svensk hamn eller tilläggss- eller ankarplats eller om fartyget används för någon annan verksamhet än transport på svenskt sjöterritorium.

Regeringen gör bedömningen att den skadelidande ska kunna rikta sina krav direkt mot försäkringsbolaget. Det bör inte finnas någon motsvarande lagstadgad rätt till direktkrav om försäkringsskyldigheten har uppfyllts genom att någon annan betryggande säkerhet har ställts.

Vidare föreslår regeringen att befälhavaren ombord på fartyget ska medföra ett bevis om att redarens försäkringsskyldighet är fullgjord. Regeringen ska bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om sådana bevis.

Transportstyrelsen ska enligt förslaget vid sin inspektion av fartyget kontrollera om ett bevis om försäkring medförs ombord på fartyget. Vid inspektion av ett svenskt fartyg ska detta kontrolleras om förhållandena inte föranleder annat. Vid hamnstatskontroll av ett utländskt fartyg ska en sådan kontroll alltid göras.

Regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om utvisning av utländska fartyg från svensk hamn. Ett utvisningsbeslut ska kunna förenas med vite. Beslut om anlöpsförbud eller utvisning ska gälla omedelbart om inte annat beslutas.

En redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en annan betryggande säkerhet, ska dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Det straffrättsliga ansvaret ska inte kunna utsträckas till den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

En befälhavare som uppsåtligen åsidosätter sin skyldighet att medföra ett försäkringsbevis ombord på fartyget, ska dömas till böter. Om gärningen är att anse som ringa, ska den dock inte medföra ansvar. Det straffrättsliga ansvaret ska kunna utsträckas till den som trätt i befälhavarens ställe.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

Motionen

Carina Herrstedt (SD) anför i motion 2011/12:C10 att regeringens förslag innebär att en redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader (20 kap. 13 § första stycket sjölagen). Motionären föreslår att riksdagen beslutar att straffskalan i bestämmelsen i stället ska vara böter eller fängelse i högst tolv månader. Enligt motionärens mening är den straffskala som regeringen föreslår inte tillräckligt ingripande.

Utskottets ställningstagande

Genom förslaget om införande av en obligatorisk ansvarsförsäkring för redare kan de skadelidandes rätt till ersättning garanteras i högre utsträckning än vad som är fallet i dag. Enligt utskottets mening innebär förslaget därför att de skadelidandes ställning stärks vid olyckor till sjöss. Som framgår ovan får den skadelidande rikta sina krav direkt mot försäkringsbolaget.

Regeringens förslag innebär att en redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter försäkringsskyldigheten döms till böter eller fängelse i högst sex månader. I motionen föreslås att straffskalan i stället ska vara böter eller fängelse i högst tolv månader. Enligt utskottets mening har ett åsidosättande av den försäkringsskyldighet som nu är i fråga stora likheter med ett åsidosättande av den försäkringsskyldighet som gäller för att täcka ansvar för oljeskada (se 10 kap. sjölagen). Som regeringen föreslagit bör därför påföljden och straffskalan vara desamma, dvs. böter eller fängelse i högst sex månader. Utskottet har inte heller något att invända mot lagförslaget i övrigt. Riksdagen bör således anta regeringens lagförslag och avslå motionen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2011/12:111 Ansvarsförsäkring vid sjötransporter:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Följdmotionen

2011/12:C10 av Carina Herrstedt (SD):

Riksdagen beslutar om ändring i 20 kap. 13 § Sjölagen (1994:1009) enligt nedanstående lydelse.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att nuvarande 20 kap. 13, 14 och 15 §§ ska betecknas 20 kap. 16, 15 och 14 §§,

dels att 2 kap. 1 och 7 §§, 9 kap. 5 och 10 §§, 10 kap. 5, 17 och 19 §§, 16 kap. 11 § och nya 20 kap. 16 § samt rubriken till 7 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 7 kap. 2 och 3 §§ och 20 kap. 13 § samt närmast före 7 kap. 2 och 3 §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det i lagen närmast före 7 kap. 1 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Redarens ansvar”.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 kap.****1 §²**

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

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

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

– skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

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

2. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om skeppet

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är

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

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

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

– skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

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

2. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om skeppet

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygs-ägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

² Senaste lydelse 2001:384.

svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska *gemenskaperna* eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som *är avsedda* uteslutande för statsändamål *och inte för affärsdrift* inte *skall* vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

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

Ett skepp *skall* registreras under sin igenkänningssignal. Ett skeppsbygge *skall* registreras under signalbokstäver. Dessa *skall* tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal om skeppet förs in i fartygsregistrets skeppsdel. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska *unionen* eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

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

7 §³

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

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

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

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som *skall* avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund

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

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

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som *ska* avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund

³ Senaste lydelse 2001:384.

av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

Ett skeppsbygge får *dock* avregistreras för att föras över till fartygsregistrets skeppsdel utan samtycke enligt *andra* stycket. För avregistrering av ett skepp enligt 6 § första stycket 5 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborge när som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten under rättat *honom* om avregistreringsgrunden.

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar

av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

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

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkrings-skyldighet

Försäkringskyldighet

2 §

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

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

1. används för någon annan verksamhet än transport,

2. anlöper eller lämnar hamn, eller

3. anlöper eller lämnar tilläggs-

eller ankarplats.

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

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

Försäkringsbevis

3 §

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset.

9 kap.

5 §⁴

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 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

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

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

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

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

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

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

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

⁴ Senaste lydelse 2004:651.

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

6. *Med fartygets dräktighet avses brutodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention*. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

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

6. *Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket*. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

10 §⁵

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 ansvars-

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

⁵ Senaste lydelse 2004:651.

begränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottnens naturtillgångar *skall* vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhningsverksamhet. 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.

detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottnens naturtillgångar *ska* vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

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

10 kap.

5 §⁶

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret *skall* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om *han* har

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

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om *ägaren*

⁶ Senaste lydelse 2002:610.

vållat oljeskadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

har vållat oljeskadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

17 §⁷

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 14 §.

19 §⁸

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

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

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

16 kap.

11 §⁹

Om ett fartyg som är registrerat i Sverige har bärgat något under en resa *skall* av bärgarlönen först betalas

Om ett fartyg som är registrerat i Sverige har bärgat något under en resa *ska* av bärgarlönen först betalas

⁷ Senaste lydelse 1995:1081.

⁸ Senaste lydelse 1995:1081.

⁹ Senaste lydelse 1995:1314.

1. ersättning för skada som bärgningen orsakade på fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord,

2. ersättning för sådana kostnader för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen som uppkom på grund av bärgningen, och

3. ersättning till sjöman som under bärgningen gjorde en synnerligen värdefull insats eller utsatte sig för synnerlig fara; *sjömannen har dock rätt till ersättning bara om han har framställt krav till redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningen avslutades.*

Av det som återstår efter betalning enligt första stycket (netto-bärgarlönen) *skall* redaren få tre femtedelar. Resten *skall* med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen, att fördelas i förhållande till besättningsmedlemmarnas löner. Befälhavarens andel *skall* dock alltid vara minst dubbelt så stor som den högst avlönade besättningsmedlemmens andel. En lots på fartyget har rätt att ta del i bärgarlönen som om han tillhörde besättningen och, om han inte var anställd hos redaren, hade lön som främste styrman. I 19 kap. 1 § första stycket 2 finns en bestämmelse om att fordringar enligt detta stycke kan upphöra på grund av preskription.

Bärgarlönen får fördelas på något annat sätt än som sägs i första och andra styckena, om det finns särskilda skäl för detta med hänsyn till ändamålet med fartygets resa, sättet att beräkna ersättning åt dem som arbetar i fartygets tjänst eller av någon annan anledning.

Om ett avtal säger att en mindre andel *skall* tillfalla befälhavaren eller besättningen av den bärgarlön som kan förtjänas med ett fartyg än det anges i första och andra styckena, är avtalet giltigt bara om

1. fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta, eller

2. avtalet ingicks i samband med påmönstring och avser en viss bärgning.

Om bärgningen utfördes av ett svenskt statsfartyg som används

3. ersättning till sjöman som under bärgningen gjorde en synnerligen värdefull insats eller utsatte sig för synnerlig fara *och som har framställt krav om ersättning till redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningen avslutades.*

Av det som återstår efter betalning enligt första stycket (netto-bärgarlönen) *ska* redaren få tre femtedelar. Resten *ska* med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen, att fördelas i förhållande till besättningsmedlemmarnas löner. Befälhavarens andel *ska* dock alltid vara minst dubbelt så stor som den högst avlönade besättningsmedlemmens andel. En lots på fartyget har rätt att ta del i bärgarlönen som om han *eller hon* tillhörde besättningen och, om *lotsen* inte var anställd hos redaren, hade lön som främste styrman. I 19 kap. 1 § första stycket 2 finns en bestämmelse om att fordringar enligt detta stycke kan upphöra på grund av preskription.

Om ett avtal säger att en mindre andel *ska* tillfalla befälhavaren eller besättningen av den bärgarlön som kan förtjänas med ett fartyg än det *som* anges i första och andra styckena, är avtalet giltigt bara om

Om bärgningen utfördes av ett svenskt statsfartyg som används

uteslutande för statsändamål *och inte för affärsdrift*, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

Om bärgningen utfördes från ett fartyg som inte är registrerat i Sverige *skall* bärgarlönen fördelas mellan redaren, befälhavaren och andra som tjänstgjorde på det fartyg som utförde bärgningen enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Om bärgningen inte utfördes från ett fartyg, *skall* bärgarlönen fördelas enligt den lag som är tillämplig på avtalet mellan bärgaren och *hans* anställda.

uteslutande för statsändamål, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

Om bärgningen utfördes från ett fartyg som inte är registrerat i Sverige, *ska* bärgarlönen fördelas mellan redaren, befälhavaren och andra som tjänstgjorde på det fartyg som utförde bärgningen enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Om bärgningen inte utfördes från ett fartyg, *ska* bärgarlönen fördelas enligt den lag som är tillämplig på avtalet mellan bärgaren och *de* anställda.

20 kap.

13 §

En redare som uppsåtligen eller av oaksamhet åsidosätter skyldigheten enligt 7 kap. 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett bevis som avses i 7 kap. 3 § ombord på fartyget, döms till böter. I ringa fall ska inte dömas till ansvar.

13 §

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämföras med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

16 §

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämföras med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget. *Detta gäller dock inte vid tillämpningen av 13 § första stycket.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364)

dels att 7 kap. 7 § och 9 kap. 1 § samt rubriken närmast före 7 kap. 7 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 5 kap. 8 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

8 a §

Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder annat, kontrolleras om ett bevis medförs ombord på fartyget enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009). Vid en hamnstatskontroll ska en sådan kontroll alltid göras.

7 kap.

Förbud att anlöpa svensk hamn

Utvisning från svensk hamn och förbud att anlöpa svensk hamn

7 §²

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett *sådant* förbud får förenas med vite.

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om *utvisning från svensk hamn och* förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett *beslut om utvisning respektive ett förbud att anlöpa hamn* får förenas med vite.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

² Senaste lydelse 2010:1360.

9 kap.**1 §³**

Ett beslut enligt *denna lag eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Ett beslut enligt *förordning (EG) nr 336/2006, enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 7 § denna lag* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

³ Senaste lydelse 2009:59.