

## Regeringens proposition

1982/83: 159

om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) m. m. (begränsning av redares ansvar, befordran av passagerare);

beslutad den 24 mars 1983.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

OVE RAINER

### Propositionens huvudsakliga innehåll

Frågor om begränsning av redarens samlade skadeståndsansvar, s. k. globalbegränsning, regleras i 10 kap. sjölagen. Bestämmelserna bygger på 1957 års internationella 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 hade minskat allt kraftigare, avslutades år 1976 en ny konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (begränsningskonventionen), avsedd att ersätta 1957 års konvention.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner begränsningskonventionen och att regeringen säger upp 1957 års konvention. 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.

Reglerna om befordran av passagerare och resgods i 6 kap. sjölagen fick sin nuvarande lydelse år 1973. De bygger i huvudsak på ett utkast till en internationell konvention i ämnet som förelåg år 1969, det s. k. Tokyoutkastet. Med detta utkast som grund utarbetades 1974 års Aténkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Den gällande svenska lagstiftningen överensstämmer därför redan i allt väsentligt med konventionen.

I Aténkonventionen finns bl. a. bestämmelser som begränsar redarens ansvarighet för skador på passagerare och resgods till vissa belopp. Dessa

belopp har emellertid genom inflationen minskat avsevärt i realvärde. Sverige bör därför inte tillträda konventionen. I stället föreslås att de nuvarande begränsningsbeloppen i 6 kap. sjölagen höjs med hänsyn till inflationen 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 de s. k. Haag-Visbyreglerna om godsbefordran till sjöss och att Sverige genomför den lagstiftning som erfordras för ett tillträde till detta protokoll. Genom protokollet införs i Haag-Visbyreglerna de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR) som beräkningsenhet i stället för s. k. Poincaréfrancs. Lagförslaget innebär i konsekvens härmed att SDR införs som beräkningsenhet även i 5 kap. sjölagen som behandlar godsbefordran.

Lagförslagen har utarbetats i nordiskt samarbete.

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

## 1 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891: 35 s. 1)<sup>1</sup>

*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 §.

<sup>1</sup> 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 *tiotusen francs* för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, *trextio 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.

Utän 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.

## 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.

## 177 §

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

Avser befordringsavtalet bestämmd 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 bestämmd 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.

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

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

## 179 §

Passagerare får *medföra* resgods i skäligen 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.

Passageraren får *föra med sig* resgods i skäligen 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.

## 180 §

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

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 *betaltningen*, *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 iståndsättligt*, 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 iståndsättligt*, 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 uppehälle och bära kostnaden *därför*.

## 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 uppehälle och bära kostnaden *för detta*.

## 185 §

Anträder passageraren *icke* resan eller avbryter han den, skall *avtalad* befodringsavgift 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 *här om* inom rimlig tid.

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

*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 *borde ha* kunnat begränsa sin skada.

## 186 §

Visar det sig, sedan befodringsavtal 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 *befodringsavtalet även om resan börjat*. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

Visar det sig, sedan befodringsavtal *har* träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att 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.

## 187 §

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

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 betalas med avdrag för belopp, som bestämmas 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 resgodts 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 likställes dröjsmål med utlämning av resgodts på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgodts 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 frejdande 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 *sjuhundra*tusen 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. *tio*tusen 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. *femtio*tusen 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 sådana skada sannolikt skulle uppkomma.*

## 195 §

*Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom icke grundas på befordringsavtalet.*

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

## 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 utföres 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 §

Föres 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.

## 199 §

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

Bestämmelser om preskription finnas i 347 §.

Vissa bestämmelser om tillämpningen

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

## 200 §

## 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.

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

Bestämmelser om preskription finns i 368 §.

Om avtalsvillkors giltighet

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 befordringsavgiften eller utföres med transportmedel, som annan än bortfraktaren ställer till förfogande. Bortfraktaren får alltid förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur.

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 terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanläggning.

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 befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

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 befordringsavtalet 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 §

1 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, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen 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

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.

## Föreslagen lydelse

235 §<sup>2</sup>

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 tvåtusenettihundra francs för ton, dock med minst sexhunderttrettiotusen 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 netto-dräktigheten dragits från brutto-dräktigheten. 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

<sup>2</sup> 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 §<sup>3</sup>

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

<sup>3</sup> 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 §<sup>4</sup>

Kvarstad för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren visar att han, innan åtgärden genomförs, 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 angives, 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.

<sup>4</sup> 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 1500. 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 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

## 239 §

Tvist 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 sjörättsdomstolen 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

## Föreslagen lydelse

talans 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 §

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 §.

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 svarenden 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 dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch 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 besiktningmännen, 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 kändens 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 käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess doms-rätt.

*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 käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess doms-rätt; *eller*
4. i den stat där befodringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess doms-rätt.

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

I ärenden om begränsningsfond gäller 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 (anmälningsfrist), 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 anmälningstiden 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 fördelas. 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 anmälningstid 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 §

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 redarens ansvar 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 §<sup>5</sup>

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-

*Föreslågen 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-

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1978: 136.

*Nuvarande lydelse*

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

*Föreslagen lydelse*

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 §

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.

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

## 374 §

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 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**

Häriigenom 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 förelegat 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 §<sup>1</sup>

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande *etthundratrettio* tre särskilda dragningsrätter för ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock *ej* i något fall överstiga *fyrtion* 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.*

6 §<sup>2</sup>

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*

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.*

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).*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1978: 134.

<sup>2</sup> 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 åberopas 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 § förevarande 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, skrifligen 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 borgenärerna 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 §<sup>3</sup>

För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats 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 tilläggsplats 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.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1975: 408.

*Nuvarande lydelse*

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligen vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall *ej* 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 uppsåtligen *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 §<sup>4</sup>

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 konventionsstat, 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 *ej* 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, *äges* 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

<sup>4</sup> 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.*

*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).

---

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.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1983-01-05

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Holmberg

**Föredragande:** statsrådet Rainer

**Lagrådsremiss om ändring i sjölagen (1891:35 s.1) m.m. (begränsning av redares ansvar, befordran av passagerare)**

---

## 1 Inledning

Bestämmelser om begränsning av redares skadeståndsansvar finns i 10 kap. sjölagen. Dessa bestämmelser bygger på 1957 års konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. År 1976 antogs en ny konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar som är avsedd att ersätta 1957 års konvention.

I 6 kap. sjölagen finns bestämmelser om befordran av passagerare och resgods. Dessa bestämmelser är inte konventionsbundna. År 1974 avslutades i Aten en konvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (Aténkonventionen).

Enligt bemyndigande av regeringen tillkallade dåvarande chefen för justitiedepartementet år 1977 en kommitté för att se över sjölagen. Kommittén skulle överväga huruvida Sverige skulle tillträda 1976 års begränsningskonvention och 1974 års Aténkonvention. Vidare skulle kommittén utarbeta förslag till de lagändringar som erfordras för tillträde till dessa konventioner. Kommittén borde också överväga om 1957 års begränsningskonvention skulle sägas upp. Kommittén antog namnet sjölagsutredningen. Den har senare genom tilläggsdirektiv fått i uppdrag att även se över bestämmelserna i 5 kap. sjölagen om befordran av gods.

Sjölagsutredningen har i betänkandet (SOU 1981:8) Översyn av sjölagen I behandlat de frågor som togs upp i de ursprungliga direktiven.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ledamöter när betänkandet avlämnades: hovrättslagmannen Birgitta Blom, ordförande, advokaten Lennart Hagberg och direktören Per Erik Hedborg; sakkunnig professorn Kurt Grönfors.

Ungefär samtidigt som sjölagsutredningen tillkallades i Sverige gavs nationella kommittéer i Danmark, Finland och Norge likartade uppdrag som sjölagsutredningen. De olika kommittéerna har samarbetat och har lagt fram betänkanden med förslag till ändringar i respektive sjölagar. Förslagen är i huvudsak likalydande.

Till protokollet i detta ärende bör fogas en sammanfattning av sjölagsutredningens betänkande som *bilaga 1* och utredningens lagförslag som *bilaga 2*.

Betänkandet har remissbehandlats. Yttranden har avgivits av justiekanslern, hovrätten för Västra Sverige, länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, sjöfartsverket, kommerskollegium, konsumentombudsmannen, försvarets civilförvaltning, rättegångsutredningen, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges advokatsamfund, Svenska hamnförbundet, Sveriges industriförbund, dispaschören, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Sjöassuradörernas förening, Svenska bankföreningen, Sveriges ångfartygs assurans förening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Sjösportens samarbetsdelegation, Sjörättsföreningen i Göteborg och Institutet för sjö rätt och annan transporträtt. Till kommerskollegiums yttrande har fogats yttranden från Stockholms Handelskammare, Västra Handelskammaren och Skånes Handelskammare. En sammanställning av remissyttrandena har gjorts i justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (Dnr 1001-81).

Sjölagsutredningen har föreslagit att Sverige skall tillträda 1976 års begränsningskonvention. Konventionen i de engelska och franska versionerna jämte en översättning till svenska som har utarbetats av utredningen och på några punkter justerats inom justitiedepartementet bör fogas till protokollet som *bilaga 3*. Utredningen har däremot ansett att Sverige inte skall tillträda Aténkonventionen.<sup>2</sup>

I detta lagstiftningsärende tas även upp frågan om ett svenskt tillträde till ett år 1979 avslutat protokoll till 1924 års konossementskonvention i dess lydelse enligt ett tilläggsprotokoll av år 1968, de s.k. Haag-Visbyreglerna. 1979 års protokoll i de engelska och franska versionerna jämte en inom justitiedepartementet utarbetad översättning till svenska bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

I lagstiftningsärendet har överläggningar hållits med de ansvariga ministrierna i Danmark, Finland och Norge.

<sup>2</sup> Aténkonventionen i dess engelska och franska versioner jämte en av utredningen utarbetad översättning till svenska finns intagen som bilaga 2 till utredningens betänkande.

## 2 Det internationella konventionsarbetet

### 2.1 Begränsning av redares ansvar

Med globalbegränsning avses den högsta sammanlagda ansvarighet som kan åläggas en redare i anledning av en och samma sjöolycka. Regler om globalbegränsning finns i de flesta sjörättssystem. Det föreligger dock stora skillnader mellan olika stater bl.a. när det gäller sättet att genomföra begränsningen.

Från början var ansvaret i de flesta länder i en eller annan form begränsat till sjöförmögenheten, dvs. till fartyg och frakt, eller dess värde efter olyckan. Hade fartyget gått förlorat, gick således också de skadelidandes möjligheter att få betalt för sina fordringar förlorade. Begränsningen gällde i regel alla skador som hade uppkommit per resa. Detta system gäller alltså i vissa länder, t.ex. Italien, Grekland och USA. I den engelska rätten var ansvaret tidigare begränsat till sjöförmögenhetens värde före olyckan.

I mitten av 1800-talet utvecklades emellertid i Storbritannien ett annat system. Enligt detta var ansvaret för alla skador som uppkom vid en och samma olycka begränsat till ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet. Detta system har spritts till andra europeiska länder, bl.a. de nordiska.

Det föreligger också olikheter mellan olika rättssystem när det gäller frågan vilka fordringar som omfattas av redarens begränsningsrätt.

I syfte att åstadkomma en internationellt enhetlig ordning antogs år 1924 en konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Konventionen utgjorde en kompromiss mellan de båda typerna av begränsningssystem. Enligt konventionen kunde redaren i fråga om saksador välja mellan begränsning till sjöförmögenhetens värde efter olyckan eller begränsning till ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet. Beträffande personskador skulle oberoende av sjöförmögenheten inträda en ytterligare ansvarighet intill ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet. Om personskadorna inte erhöll full täckning ur detta belopp, fick de för återstoden konkurrera med egendomsfordringarna i det belopp som gällde för dessa senare fordringar.

1924 års konvention fick tämligen ringa anslutning. Ett nytt försök gjordes därför att åstadkomma internationellt enhetliga regler. År 1957 antogs en konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Enligt denna konvention kan begränsning av ansvaret till sjöförmögenhetens värde över huvud taget inte ske. Ansvarsgränserna bestäms i stället till ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet. Olika ansvarsgränser gäller för det fall att enbart saksador har uppstått och för det fall att personskador, enbart eller i

förening med sakskador, har uppkommit. Även i 1957 års konvention prioriteras personskadorna. Sverige har liksom de övriga nordiska länderna tillträtt konventionen. Det är på denna som reglerna om globalbegränsning i svensk rätt bygger. Dessa regler finns i 10 kap. sjölagen (234–243 §§).

1957 års konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö trädde i kraft år 1968. Den har tillträtts av ca 30 stater. Flertalet västeuropeiska länder är bundna av konventionen, men Grekland, Irland och Italien står utanför. Bland de övriga konventionsstaterna märks Japan, Polen och Tyska Demokratiska Republiken. USA står liksom alla andra stater i Nord- och Sydamerika utanför konventionen.

Bara några år efter ikraftträdandet visade det sig föreligga ett behov av att revidera 1957 års konvention. Den utlösande faktorn var tillkomsten av 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (oljeansvarighetskonventionen). Den konventionen innehåller bestämmelser om begränsning av ansvaret för oljeskador. Ansvarsgränserna ligger här emellertid högre än motsvarande gränser i 1957 års konvention. För de stater som ratificerade oljeansvarighetskonventionen och som samtidigt var bundna av 1957 års konvention uppstod på grund härav vissa svårigheter. Den senare konventionens lägre ansvarsgränser måste nämligen tillämpas av dessa stater även på oljeskador, om det fartyg som hade orsakat oljeskadorna var hemmahörande i en stat som hade tillträtt 1957 års konvention men inte 1969 års oljeansvarighetskonvention. Detta ansågs givetvis vara otillfredsställande och dessutom stötande, eftersom en stat som hade tillträtt 1969 års konvention måste tillämpa denna konventions strängare ansvarsregler på fartyg hemmahörande i den egna staten.

Även andra omständigheter gjorde det nödvändigt att revidera 1957 års konvention. Den inflation som hade ägt rum sedan år 1957 hade minskat begränsningsbeloppens värde. Vidare hade kapaciteten hos den internationella försäkringsmarknaden ökat. Mot bakgrund härav hade gränserna i 1957 års konvention kommit att framstå som alltför låga. År 1969 hade dessutom antagits en ny skeppsmättningskonvention som påverkade reglerna om hur ansvarsgränserna skulle beräknas. Vidare hade under 1960-talet utarbetats nya konventioner om ersättning för atomskador vilka var avsedda att ensamma reglera ansvaret för sådana skador även såvitt avsåg ansvarsbegränsning. Slutligen hade några rättsliga avgöranden visat att det förelåg behov av smärre justeringar i 1957 års konventionstext.

Efter förberedande arbete i den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO, numera IMO), som är FN:s fackorgan för sjöfartsfrågor, och den internationella sjörättskommittén (CMI) anordnade IMO en diplomatisk konferens i London år 1976. Vid konferensen avslutades en konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Konventionen avser att ersätta 1957 års konvention. Den har hittills tillträtts av fem

stater, Arabrepubliken Jemen, Frankrike, Liberia, Spanien och Storbritannien. För att konventionen skall träda i kraft krävs att den har tillträtts av tolv stater.

## 2.2 Befordran av passagerare och resgods

År 1961 avslutades en konvention om befordran av passagerare till sjöss (passagerarkonventionen). Denna konvention innehöll inte några bestämmelser om passagerares resgods. En särskild konvention i detta ämne antogs år 1967 (resgodskonventionen). Inom CMI inleddes därefter arbete med att föra samman dessa konventioner. Detta arbete ledde till ett utkast till en konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss. Utkastet antogs av CMI vid dess konferens i Tokyo år 1969.

För svensk rätts del tillkom de nu gällande bestämmelserna i 6 kap. sjölagen om befordran av passagerare och resgods i samband med 1973 års sjölagsrevison. Dessa bestämmelser utformades på grundval av innehållet i Tokyoutkastet. Motsvarande bestämmelser finns i de övriga nordiska sjölagarna.

År 1974 hölls i Aten en diplomatisk konferens angående passagerarbefordran till sjöss. Till grund för arbetet låg ett konventionsutkast som hade utarbetats inom IMO på grundval av Tokyoutkastet. Vid konferensen avslutades en konvention om befordran av passagerare och deras resgods till sjöss, Atenkonventionen. Denna konvention har hittills tillträtts av sex stater, Arabrepubliken Jemen, Liberia, Spanien, Storbritannien, Tonga och Tyska Demokratiska Republiken. För ikraftträdande krävs anslutning av tio stater.

## 3 Gällande svensk rätt

### 3.1 Begränsning av redares ansvar

#### *Allmänt om globalbegränsning*

Som har nämnts i det föregående finns de nuvarande svenska bestämmelserna om globalbegränsning i 10 kap. sjölagen. Dessa bestämmelser bygger på 1957 års konvention. De innebär, att ansvarsgränserna bestäms till visst belopp per ton av fartygets dräktighet. Olika ansvarsgränser gäller för det fall att enbart saksador har uppstått och för det fall att personsador, enbart eller i förening med saksador, har uppkommit.

Frågan huruvida skadeståndsansvar över huvud taget föreligger regleras däremot inte av bestämmelserna om globalbegränsning. Dessa förutsätter för sin tillämpning att skadeståndsansvar föreligger enligt andra regler, t.ex. 233 § sjölagen eller sjölagens regler om kollisionansvar eller transportansvar. Globalbegränsningen omfattar inte alla slag av fordringar. Vilka fordringar som är föremål för globalbegränsning framgår av 234 §.

Allmänt kan sägas att bestämmelserna om ansvarsbegränsning avser främst fordringar på grund av person- eller sakskador som har uppkommit ombord eller i övrigt i samband med driften av fartyget.

Ansvarsbegränsningen gäller det samlade ansvar som kan komma i fråga för redaren, fartygets ägare eller befraktare eller personer i deras tjänst.

Globalbegränsningsreglerna gäller inte fordringar på grund av skador som har åsamkats befälhavaren, besättningsmedlem, lots eller någon person i redarens tjänst som befinner sig ombord eller vilkens åligganden står i samband med fartygets tjänst. Ansvaret är vidare obegränsat när redaren själv har vållat skadan genom fel eller försummelse, såvida han inte har begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

### *Beräkningsenheter*

Begränsningsbeloppen anges i visst antal Poincaréfrancs per ton av fartygets dräktighet. En Poincaréfranc är en fiktiv beräkningsenhet, som innehåller en bestämd guldmängd. Den användes tidigare ofta i internationella konventioner för att ange begränsningsbelopp. Genom att använda en sådan fiktiv värdeenhet ville man uppnå att begränsningsbeloppen blev oberoende av valutafluktuationer. En förutsättning för att ett system med begränsningsbelopp uttryckta i Poincaréfrancs skall fungera är emellertid ett internationellt valutasystem som bygger på guldvärdet.

Utvecklingen under senare år inom det internationella valutasystemet har emellertid lett till att det har uppstått tveksamhet beträffande sättet för omräkning av Poincaréfrancs till nationellt mynt. Sedan man inom Internationella valutafonden hade beslutat att formellt överge guldets som bas för kurssystemet, förstärktes denna tveksamhet. Denna utveckling har lett till att många av de konventioner som innehåller bestämmelser om fiktiva värdeenheter baserade på guld har reviderats. En sådan revision har genomförts beträffande de flesta transporträttsliga konventioner. Poincaréfrancen har därvid bytts ut som beräkningsenhet mot Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). En SDR har då ansetts motsvara 15 Poincaréfrancs.

Värdeförhållandet mellan SDR och nationella valutor bestäms enligt en metod som är baserad på en korg ("standard basket") i vilken numera de fem viktigaste världshandelsvalutorna ingår (dollar, D-mark, pund, yen och franska francs). Var och en av valutorna har tilldelats ett reduktionstal som bestämmer valutans relativa betydelse i korgen. Reduktionstalen har bestämts med hänsyn till de olika valutornas andel i världshandeln och deras betydelse för det internationella valutasystemet. Denna metod för värdering använder Internationella valutafonden för sin verksamhet och sina transaktioner.

För att underlätta en tillämpning av de bestämmelser i sjölagen som innehåller belopp uttryckta i Poincaréfrancs kungör regeringen motvärdet

av francs uttryckta i SDR.<sup>1</sup> Den 1 november 1982 motsvarade en SDR 7 kr. 92 öre.

En närmare redogörelse för den utveckling på valutamarknaden som har lett till att man i olika konventioner har lämnat systemet med att uttrycka begränsningsbelopp i guldenheter och för den teoretiska bakgrunden till omräkningen mellan Poincaréfrancs och SDR finns i prop. 1977/78:70 om värdet av vissa beräkningsenheter i guld.

#### *Ansvarsgränserna*

Ansvarsgränserna är olika för det fall att endast saksador föreligger och för det fall att personskador, enbart eller i förening med saksador, har uppkommit. Föreligger endast saksador, är begränsningsbeloppet 1.000 francs (ca 525 kr.) per ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs (ca 80 000 kr.). Det begränsningsbelopp som föreskrivs för saksador höjs om även personskador föreligger med 2 100 francs (ca 1 100 kr.) per ton, dock med minst 630 000 francs (ca 330 000 kr.).

Det belopp med vilket förhöjning sker skall i första hand tas i anspråk för personskadefordringarna. Förslår det inte till att täcka dessa, får personskadefordringarna på lika villkor konkurrera med sakskadefordringarna i det belopp som är avsett för dessa fordringar.

Det eller de begränsningsbelopp som gäller enligt vad som nyss har angetts skall fördelas proportionellt mellan samtliga begränsningsbara fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse.

För att undvika säkerhetsåtgärder i anledning av fordringar som är föremål för globalbegränsning kan redaren ställa säkerhet för begränsningsbeloppet. Enligt svensk rätt torde f.ö. numera endast kvarstad kunna bli aktuell. Sedan säkerheten har ställts, skall säkerhetsåtgärder vägras. Om en sådan åtgärd har beviljats, skall den hävas. Någon motsvarande möjlighet att hindra utmätning för en fordran som har fastställts genom dom finns däremot inte.

Beträffande gällande rätt hänvisas i övrigt till avsnitt 2.1 i sjölagsutredningens betänkande.

### **3.2 Befordran av passagerare och resgods**

I 6 kap. sjölagen förstås med bortfraktare den som, yrkesmässigt eller mot vederlag, genom avtal åtar sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Uttrycket passagerare definieras inte. Av kravet att ett befodringsavtal skall föreligga följer emellertid att bl.a. besättning och fripassagerare faller utanför bestämmelserna. Med resgods avses varje föremål som befodras för en passagerares räkning. Som resgods behandlas även ett fordon som passageraren medför.

<sup>1</sup> Förordning (1978:140) om motvärdet av vissa guldfrancs uttryckt i Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter.

I 6 kap. regleras dels bortfraktarens och passagerarens rättigheter och skyldigheter i samband med befordringen, dels bortfraktarens ansvar gentemot passageraren för skador som uppkommer vid befordringen.

Bortfraktaren är ansvarig för skador som uppstår genom fel eller försummelse på hans sida. Ansvaret är tvingande när befordringen sker inom Sverige, Danmark, Finland och Norge eller mellan dessa stater samt när den i befordringsavtalet bestämda avgångs- eller bestämmelseorten ligger i något av dessa länder. Bortfraktarens ansvar omfattar personskador som drabbar passagerare och skador till följd av att resgods går förlorat eller skadas. I fråga om dyrbarheter ansvarar bortfraktaren dock endast om han uttryckligen har åtagit sig sådan ansvarighet. Han är vidare ansvarig för skador som uppkommer genom att passagerare och resgods försenas.

Det ansvar som åvilar bortfraktaren är ett presumtionsansvar. Detta innebär att fel eller försummelse skall anses föreligga till dess han bevisar motsatsen. I fråga om personskador och förlust av eller skador på handresgods, dvs. resgods som passageraren har i sin egen vård under befordringen, gäller dock presumtionsansvaret endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. För förlust av eller skador på annat resgods än handresgods gäller alltid ett presumtionsansvar.

Bortfraktarens ansvar är begränsat till vissa belopp angivna i Poincaré-francs. För personskador gäller t.ex. ett begränsningsbelopp på 700 000 francs (ca 370 000 kr.) för varje passagerare. Bortfraktaren kan emellertid åta sig ansvar till högre belopp än de som anges i 6 kap. Han kan också förbehålla sig att passageraren själv skall stå risken intill vissa belopp.

Ansvarsbegränsningen gäller för varje resa. I fråga om handresgods som inte förvaras i eller på ett medfört fordon avser begränsningen dock varje skadebringande händelse. Ansvarsgränserna skall tillämpas på summan av de krav som framställs i anledning av personskador eller förlust av eller skador på resgods. Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte, om det visas att den som är skadeståndsansvarig själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en skada sannolikt skulle uppkomma.

Beträffande gällande rätt hänvisas i övrigt till avsnitt 2.2 i sjölagsutredningens betänkande.

## **4 Konventionernas huvudsakliga innehåll**

### **4.1 1976 års begränsningskonvention**

I sina huvuddrag företer 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar stora likheter med 1957 års konvention. Det finns dock betydelsefulla skillnader mellan konventionerna både i sakligt och i formellt hänseende.

*Kretsen av begränsningsberättigade personer* omfattar enligt 1976 års konvention – liksom enligt 1957 års konvention – redare, befraktare och sådana ägare av fartyg som inte samtidigt är redare. Kretsen har emellertid utvidgats genom att inte bara redare av bärgningsfartyg har rätt till ansvarsbegränsning utan också sådana bärgare som utför bärgning utan att använda fartyg.

De fordringar som kan bli föremål för begränsning är, liksom enligt 1957 års konvention, i huvudsak sådana som avser person- eller saksador som har uppstått i samband med fartygets drift. Tillämpningsområdet för 1976 års konvention är emellertid större främst därigenom att även vissa dröjsmålsskador omfattas liksom krav på ersättning för skadeförebyggande åtgärder. I överensstämmelse med 1957 års konvention undantas från ansvarsbegränsning fordringar på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri.

I regel föreligger inte heller rätt till ansvarsbegränsning i fråga om fordringar i anledning av skador som åsamkas besättningsmedlemmar. Till skillnad från vad som gäller enligt 1957 års konvention undantas krav på ersättning för oljeskador och atomskador från tillämpningsområdet för 1976 års konvention. Detta leder till att för sådana skador kommer att gälla de särskilda ansvarsgränser som föreskrivs i andra konventioner eller, i vissa länder, obegränsat ansvar.

Enligt 1957 års konvention *bortfaller rätten till ansvarsbegränsning* om redaren själv – varmed också avses personer i rederiledningen – har vållat skadan genom vårdslöshet. Enligt 1976 års konvention har möjligheterna att bryta ansvarsbegränsningen inskränkts till att avse fall när skadan har orsakats uppsåtligt eller "hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma". Den grova vårdslöshet som det här är fråga om är sådan som ligger på gränsen till uppsåt.

Ansvarsbegränsningen gäller det samlade ansvar per olycka som kan komma i fråga för redaren, fartygets ägare eller befraktare eller för personer i deras tjänst.

*Begränsningsbeloppen* i 1976 års konvention är avsevärt högre för 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 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 saksador). Personskadorna prioriteras även enligt 1976 års konvention på det sättet att den del av personskadekraven som inte täcks av det särskilda begränsningsbeloppet för personskador får vara med vid fördelningen av det begränsningsbelopp som gäller för övriga fordringar.

Vid beräkning av de allmänna begränsningsbeloppen för *person- och*

sakskador följer även 1976 års konvention tonnageprincipen, dvs. de fastställs till visst belopp per fartygston. I 1976 års konvention ligger dock bruttotonnaget till grund för beräkningen av beloppen och inte nettotonnaget som i 1957 års konvention. Bruttotonnaget beräknas i enlighet med bestämmelserna i 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.<sup>1</sup>

Både för personskador och för sakskador m.m. föreskrivs ett minimibelopp för fartyg med ett tonnage på 500 ton eller därunder. För personskador uppgår detta belopp till 333 000 SDR (ca 2,6 milj. kr.) och för övriga skador till 167 000 SDR (ca 1,3 milj. kr.). Härefter ökar begränsningsbeloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Ökningarna blir dock något mindre per steg för de större fartygen. En uppställning över begränsningsbeloppen i den nya konventionen jämförda med motsvarande belopp i 1957 års konvention bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

Begränsningsbeloppet 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 detsamma som enligt Aténkonventionen gäller som begränsningsbelopp per passagerare, 46 666 SDR (ca 370 000 kr.). Begränsningsbeloppet är dock maximerat till 25 milj. SDR (ca 200 milj. kr.).

För att freda sig mot alltför omfattande krav på säkerhet från borgenärernas sida i form av kvarstad eller andra säkerhetsåtgärder kan redaren, eller den som annars påstås vara ansvarig, upprätta en *begränsningsfond*. Genom att upprätta en begränsningsfond kan den skadeståndsansvarige också säkra att begränsningsreglerna iakttas. Har en begränsningsfond upprättats, skall de åtgärder för att säkra fordringen hävas som redan har vidtagits i den stat där fonden har upprättats och i andra stater som har viss närmare anknytning till ersättningsanspråken. Upprättandet av en begränsningsfond är enligt konventionen inte någon förutsättning för rätten till ansvarsbegränsning annat än om detta föreskrivs i lagen i den stat där talan om ersättning förs (*lex fori*).

Begränsningsfonden eller, om någon fond inte har upprättats, begränsningsbeloppet skall fördelas proportionellt mellan borgenärerna i förhållande till storleken av deras styrkta fordringar. Bara sådana fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning får delta i fördelningen. Har redaren, dennes försäkringsbolag eller någon annan reglerat en fordran innan fördelningen sker, inträder han i den rätt som vederbörande borgenär skulle ha haft vid fördelningen. Om det visas att ytterligare skadeståndsfordringar kan finnas, får den myndighet som har hand om fondens fördelning

<sup>1</sup> I 1976 års begränsningskonvention används alltför omfattande begreppen "tonnage" och "ton". I den lagstiftning som har införts i Sverige med anledning av tillträdet till skeppsmätningkonventionen har emellertid dessa begrepp slopats. I stället talas utslutande om dräktighet. Olika dräktighetsgränser anges utan någon sortbeteckning.

besluta att avsätta ett särskilt belopp för sådana fordringar innan fonden fördelas.

Övriga frågor om upprättande och fördelning av begränsningsfond skall enligt konventionen regleras enligt lagen i den stat där fonden har upprättats.

Beträffande *konventionens tillämpningsområde* gäller som huvudregel att konventionen skall tillämpas som domstolslandets lag (*lex fori*). Konventionen skall alltid tillämpas när ansvarsbegränsning åberopas inför en domstol i en konventionsstat eller frågan om hävande av säkerhetsåtgärd uppkommer där. Detta gäller även om t.ex. ansvarsbegränsning görs gällande i fråga om ett fartyg som hör hemma i en icke-konventionsstat.

Konventionen innehåller inte någon definition av begreppet fartyg. I stället finns bestämmelser som gör det möjligt för en konventionsstat att undanta vissa fartyg och anordningar från konventionens tillämpning. Konventionsstaterna har sålunda getts rätt att i nationell lag reglera ansvarsbegränsningen för fartyg som är avsedda för fart på sjöar, floder och andra inre farvatten. Detsamma gäller beträffande fartyg på mindre än 300 bruttoton. Från konventionens tillämpningsområde har helt undantagits svävarfarkoster och flytande plattformar som är avsedda för oljeborring o.dyl. För borrhingsfartyg finns en särskild undantagsregel, som innebär att konventionen inte är tillämplig i en konventionsstat som har infört särskilda högre ansvarsgränser för borrhingsfartyg eller har tillträtt en internationell konvention som reglerar ansvarigheten för sådana fartyg.

Konventionen träder i kraft ett år efter det att tolv stater har tillträtt den.

I fråga om innehållet i de särskilda bestämmelserna i 1976 års konvention hänvisas till bilaga 3 och till avsnitt 3.3 i sjölagsutredningens betänkande.

#### 4.2 Aténkonventionen

I Aténkonventionen regleras bortfraktarens och passagerarens rättigheter och skyldigheter i samband med befordringen. Vidare regleras bortfraktarens ansvar gentemot passageraren för skador som uppkommer under befordringen. Som tidigare nämnts (avsnitt 2.2) bygger Aténkonventionen på det s.k. Tokyoutkastet. Detta utkast låg också till grund för den lagstiftning rörande sjötransport av passagerare och resgodis som gäller i de nordiska länderna (6 kap. sjölagen). Den nordiska lagstiftningen överensstämmer därför i huvudsak med Aténkonventionen.

Systemet i konventionen för bortfraktarens ansvar gentemot passageraren för skador som uppkommer i samband med befordringen är således i huvudsak detsamma som i 6 kap. sjölagen. Ansvaret är i princip ett presumtionsansvar. Detta innebär att fel eller försummelse på bortfraktarens sida skall anses föreligga till dess han bevisar motsatsen. Konventionen innebär dock en viss utvidgning av bortfraktarens presumtionsan-

svar för personskador och skador på handresgods i förhållande till sjölagens reglering. Enligt konventionen gäller detta ansvar, förutom såsom enligt sjölagen skador orsakade av vissa slag av sjöolyckor, även när skadan har uppkommit till följd av fel i fartyget ("defect in the ship").

Till skillnad från vad som gäller enligt 6 kap. sjölagen (188 och 189 §§) innehåller konventionen inte någon allmän reglering av bortfraktarens ansvar för skador till följd av att passagerare eller resgods kommer fram för sent. Konventionen hindrar dock inte att denna fråga regleras i nationell lag.

Begränsningsbeloppen har höjts i förhållande till Tokyoutkastet och överensstämmer i stort med de belopp som f.n. gäller enligt de nordiska sjölagarna. Beloppen angavs vid konventionens tillkomst i Poincaréfrancs. År 1976 antogs emellertid ett ändringsprotokoll till Aténkonventionen som innebär att SDR skall användas som beräkningsenhet. I fråga om skälet till denna ändring hänvisas till vad som har anförts i avsnitt 3.1 beträffande utvecklingen inom det internationella valutasystemet.

Frågan om bortfraktarens rätt att göra passagerarkraven till föremål för globalbegränsning har i konventionen lösts på så sätt att den inte inskränker den rätt till globalbegränsning som kan föreligga enligt en annan internationell konvention.

Aténkonventionen innehåller ansvarsregler för det fall att transporten helt eller delvis utförs av någon annan än den som har slutit avtalet med passageraren. Några sådana bestämmelser fanns inte i Tokyoutkastet men infördes i 6 kap. sjölagen vid 1973 års nordiska sjölagsrevision. Bl.a. dessa bestämmelser utgjorde förebild för Aténkonventionens regler på denna punkt.

En närmare redogörelse för de särskilda bestämmelserna i Aténkonventionen finns i avsnitt 5.2 i utredningens betänkande.

## 5 Allmän motivering

### 5.1 1976 års begränsningskonvention

#### 5.1.1 Sveriges tillträde till konventionen

*Departementsförslaget:* Sverige säger upp 1957 års konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö och tillträder 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 83-88).

*Remissinstanserna:* Med något undantag tillstyrker remissinstanserna utredningens förslag eller lämnar det utan erinran.

*Skäl för departementsförslaget:* Den främsta anledningen till att 1957 års konvention ansågs vara i behov av revision var att begränsningsbeloppen i

denna med tiden hade visat sig vara alltför låga. Under tiden mellan år 1957 och år 1976, då den nya konventionen antogs, hade begränsningsbeloppens realvärde till följd av inflationen minskat med drygt hälften. Samtidigt hade försäkringsmarknadens kapacitet att täcka högre ansvar ökat betydligt. Vidare hade nya skadetyper, främst miljöskador, tillkommit. Mot denna bakgrund har utredningen föreslagit att Sverige säger upp 1957 års konvention.

De flesta remissinstanserna har tillstyrkt detta förslag. Sveriges advokatsamfund har dock hävdad att nuvarande reglering inte har föranlett några nämnvärda praktiska olägenheter och att de föreslagna ändringarna inte är så angelägna att de bör föranleda separat lagstiftning.

Enligt min mening föreligger det ett starkt intresse av att ansvarsgränserna i största möjliga utsträckning anpassas till det försämrade penningvärdet. I likhet med utredningen och flertalet remissinstanser finner jag det redan på grund härav vara uppenbart att Sverige bör säga upp 1957 års konvention. Ett annat viktigt skäl för uppsägning är förhållandet till 1969 års oljeansvarighetskonvention. Så länge Sverige är bundet av 1957 års konvention, är Sverige folkrättsligt förpliktat att tillämpa de lägre ansvarsgränserna i den konventionen på oljeskador orsakade av fartyg från en stat som är bunden av 1957 års konvention men inte av 1969 års konvention. Det är vidare angeläget att Sverige genom en uppsägning av 1957 års konvention får möjlighet att tillämpa de högre begränsningsbeloppen enligt 1969 års konvention på alla oljeskador. Även Danmark, Finland och Norge torde komma att säga upp 1957 års konvention. Till frågan om tidpunkten för uppsägningen återkommer jag i det följande.

Utredningen framhåller att 1976 års konvention på åtskilliga punkter innebär betydande förbättringar jämfört med nu gällande regler. Det finns dock enligt utredningen anledning att trots detta beklaga att begränsningsbeloppen inte har höjts mera än som skett och att man inte har lyckats lösa frågan om en inflationssäkring av beloppen på ett tillfredsställande sätt. Utredningen förklarar att det mot denna bakgrund måste övervägas om Sverige, när 1957 års konvention sägs upp, bör avstå från att ratificera den nya begränsningskonventionen och i stället införa lagstiftning som visserligen i huvudsak bygger på konventionen men som innehåller högre begränsningsbelopp.

Utredningen förordar emellertid för sin del att Sverige tillträder 1976 års begränsningskonvention. Den pekar därvid på att den svenska lagstiftningen om globalbegränsning av tradition har byggt på internationella konventioner, först 1924 års begränsningskonvention och därefter 1957 års konvention. Vidare framhålls att det för den internationella sjöfarten är av stor betydelse att lagstiftningen på detta område är enhetlig, och man har enligt utredningen på grundval av 1957 års konvention kommit ett gott stycke på väg. Utredningen anser att Sverige därför bör verka för att den nya konventionen, med de förbättringar den innebär, snarast träder i kraft och

ersätter 1957 års konvention. Sverige bör enligt utredningen också verka för att den får så bred anslutning som möjligt.

Flertalet remissinstanser delar utredningens uppfattning om värdet av internationell rättslikhet på det berörda området och tillstyrker mot bakgrund härav en svensk anslutning till 1976 års konvention. Några remissinstanser framhåller dock att konventionen saknar en tillfredsställande lösning på frågan hur ansvarsgränserna skall kunna justeras med hänsyn till inflationen. De förordar därför att Sverige, tillsammans med de övriga nordiska länderna, tills vidare ställer sig utanför konventionen och i stället inom IMO verkar för en höjning av beloppsgränserna.

När det gäller frågan om Sverige skall tillträda 1976 års konvention vill jag för egen del anföra följande.

Vid en värdering av 1976 års konvention är givetvis begränsningsbeloppen av avgörande betydelse. Allmänt kan sägas att personskadekraven har fått en gynnsammare ställning i den nya konventionen. En betydelsefull förbättring i förhållande till 1957 års konvention är enligt min uppfattning att det i 1976 års konvention föreskrivs ett särskilt begränsningsbelopp för skador på fartygets egna passagerare. Detta belopp har som tidigare nämnts inte satts i relation till passagerarfartygets tonnage utan utgör 46 666 SDR (ca 370 000 kr.) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får föra, dock högst 25 milj. SDR (ca 200 milj. kr.). Till följd av det sätt som denna särskilda begränsning har utformats på torde globalbegränsningsreglerna endast undantagsvis komma att leda till att ersättning för passagerarskador sätts ned. Detta framgår av de beräkningar som utredningen har redovisat (betänkandet s. 83 f).

Den omständigheten att skador som drabbar passagerare har särbehandlats och omfattas av ett särskilt begränsningsbelopp medför vidare den fördelen att det *allmänna* begränsningsbeloppet för personskador som regel kan användas uteslutande för att ersätta skador på personer som befinner sig utanför det egna fartyget, dvs. ombord på annat fartyg eller i land. Skador på besättningen är nämligen enligt nordisk rätt inte föremål för ansvarsbegränsning. Det är dock tänkbart att ersättningarna för skador på passagerare som uppkommer i samband med en kollision mellan ett passagerarfartyg och ett annat mindre fartyg kan komma att nedsättas enligt reglerna om globalbegränsning. Detta kan bli fallet, om passagerarfartygets ägare går fri från ansvar genom att bevisa att det andra fartyget var vållande till kollisionen. Passagerarskadorna kommer då att omfattas av de allmänna begränsningsbelopp som gäller för det andra fartyget.

1976 års konvention innebär vidare att det allmänna begränsningsbeloppet för personskador och andra skador (främst sakskadorna) har höjts. Denna höjning har varit särskilt stor för de mindre fartygen. För fartyg på 300–500 ton är beloppen i 1976 års konvention 5–8 gånger högre än enligt 1957 års konvention. För de större fartygen är höjningen däremot avsevärt

mindre. De nya beloppen för sådana fartyg innebär i huvudsak endast en uppräkning av begränsningsbeloppen med hänsyn till den inflation som hade ägt rum mellan 1957 och 1976. Det bör dock påpekas att begränsningsinstitutet i praktiken har sin största betydelse för de mindre fartygen. Av det material som utredningen har redovisat beträffande tiden 1968–77 framgår att, såvitt gäller fartyg försäkrade i Sverige, globalbegränsningsreglerna har tillämpats huvudsakligen i fråga om mindre fartyg. En uppställning över begränsningsbeloppen enligt 1976 års konvention jämförda med motsvarande belopp i 1957 års konvention har som tidigare nämnts fogats till protokollet i detta ärende (se bilaga 5).

Det hade emellertid enligt min uppfattning varit önskvärt med ännu större höjningar av begränsningsbeloppen i förhållande till de belopp som gäller enligt 1957 års konvention. Den inflation som har ägt rum sedan år 1976 har dessutom lett till att realvärdet av begränsningsbeloppen i 1976 års konvention redan har minskat kraftigt. Den internationella försäkringsmarknaden torde i och för sig ha kapacitet att täcka högre ansvarsbelopp utan att detta skulle medföra orimliga premiehöjningar. Det är emellertid att märka att försäkringsmarknadens kapacitet när det gäller globalbegränsning påverkas av att ansvar kan åvila redare och fartygsägare vid sidan om globalbegränsningen. Utanför globalbegränsningen faller oljeskador enligt 1969 års oljeansvarighetskonvention som trädde i kraft år 1975. Inom IMO pågår arbete med att revidera denna konvention. Revisionen kan förväntas leda till en väsentlig höjning av de begränsningsbelopp som gäller för oljeskador. Vidare kan försäkringskapaciteten komma att påverkas av en ny konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, som f.n. utarbetas inom IMO.

I likhet med utredningen och några remissinstanser anser jag att en svaghet i 1976 års konvention är att den inte innehåller någon tillfredsställande reglering av frågan hur begränsningsbeloppen i framtiden skall anpassas till en fortsatt inflation. Visserligen har begränsningsbeloppen i konventionen angivits i SDR i stället för i en enhet som är baserad på guldvärdet. Detta innebär dock inte något skydd mot en allmän inflation utan avser bara att såvitt möjligt motverka att valutafluktuationer påverkar begränsningsbeloppens storlek.

Det hade därför varit önskvärt att i konventionen ha bestämmelser som hade gjort det möjligt att genom ett enkelt och snabbt förfarande ändra begränsningsbeloppen i takt med inflationen, och detta med bindande verkan för alla fördragsslutande stater. Konventionens reglering på denna punkt måste anses otillfredsställande. Visserligen skall särskilda revisionskonferenser kunna äga rum för justering av begränsningsbeloppen med hänsyn till penningvärdets fall. En stat som har ratificerat en ändring som innebär en höjning av beloppen får dock inte tillämpa de högre beloppen i förhållande till fartyg och medborgare i stater som står kvar vid den ursprungliga konventionstexten. Detta leder till att en stat som tillträder en

sådan ändring måste – i vart fall under en avsevärd övergångstid – tillämpa ett system med dubbla ansvarsgränser. Det finns vidare anledning att befara att det kommer att dröja ganska länge innan en revision av beloppen äger rum och ännu längre innan de reviderade beloppen träder i kraft. Genom ett tillträde till konventionen skulle Sverige därför förbinda sig att för åtskillig tid framöver tillämpa begränsningsbelopp vilkas realvärde minskar i takt med inflationen.

Trots de kritiska synpunkter som jag har anfört i det föregående anser jag dock att 1976 års konvention innebär betydande förbättringar när det gäller begränsningsbeloppen jämfört med 1957 års konvention. Till detta kommer att 1976 års konvention enligt min uppfattning innehåller viktiga förbättringar på åtskilliga andra punkter.

Vissa oljeskador undantas sålunda från tillämpningsområdet för 1976 års konvention. Sådana skador omfattas däremot alltid av 1957 års konvention. Detta har som jag tidigare har berört vållat svårigheter vid tillämpningen av 1969 års oljeansvarighetskonvention. Även atomskador utesluts i princip från tillämpningsområdet för 1976 års konvention. Härigenom kan de konventioner som reglerar ansvarigheten för atomskador tillämpas utan hinder av 1976 års konvention.

1976 års konvention är vidare anpassad till den nya konventionen om skeppsmätning som antogs år 1969 och trädde i kraft den 18 juli 1982. När begränsningsbeloppen beräknas, skall fartygets bruttotonnage enligt den nya skeppsmätningkonventionen ligga till grund och inte som hittills fartygets nettotonnage bestämt enligt äldre mättningsregler. Det finns anledning att påpeka att redan det nya sättet för beräkning av tonnage för de flesta fartyg innebär en viss höjning av ansvarigheten.

En ytterligare fördel med 1976 års konvention är att globalbegränsningen omfattar alla krav på ersättning för skador som uppkommer vid bärgningsarbete. Det är också tillfredsställande att en bärgare som inte använder sig av fartyg i bärgningsarbetet kan begränsa sitt ansvar. Enligt min mening skulle det inte vara rimligt om en bärgare som arbetar från t.ex. en helikopter har obegränsat ansvar när en bärgare som utnyttjar ett fartyg i bärgningsarbetet har rätt till ansvarsbegränsning.

Jag anser också att bestämmelsen om begränsningsrättens bortfallande i vissa fall har fått en mera tillfredsställande utformning i 1976 års konvention. Den nya bestämmelsen är mera restriktiv och bör i betydligt mindre utsträckning än motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention ge upphov till tvister.

I detta sammanhang vill jag också framhålla att det för den internationella sjöfarten är av stor betydelse att regleringen rörande globalbegränsning är enhetlig i olika länder. En sådan enhetlighet kan uppnås endast genom internationella konventioner. Det finns därför anledning att från svensk sida verka för att den nya konventionen snarast skall träda i kraft och ersätta 1957 års konvention. Som utredningen har framhållit kan Sverige

göra detta bara genom att tillträda konventionen. Det är givetvis också av stor betydelse för det svenska ställningstagandet i tillträdesfrågan att Danmark, Finland och Norge torde komma att tillträda 1976 års konvention.

En samlad bedömning av de omständigheter som jag nu har redovisat leder enligt min uppfattning till att Sverige bör tillträda 1976 års konvention.

Jag vill tillägga att man enligt min mening från svensk sida bör noggrant följa utvecklingen och vid behov ta initiativ till en revision av begränsningsbeloppen i konventionen. Utredningen har uttalat att det inte bör dröja alltför lång tid innan ett initiativ tas inom IMO för en diskussion av frågan om en sådan revision. Jag är för egen del medveten om den förhållandevis kraftiga realvärdeförsämring som begränsningsbeloppen har undergått sedan år 1976. Detta förhållande samt den fortgående världsinflationen talar naturligtvis starkt till förmån för utredningens uppfattning. Mot en alltför tidigt väckt diskussion om revision av ansvarsgränserna talar emellertid intresset av att 1976 års konvention får en så bred anslutning som möjligt. Vetskapen om att begränsningsbeloppen inom en snar framtid kan komma att revideras skulle kunna medföra att åtskilliga stater, som står i begrepp att tillträda konventionen, väntar med detta för att i stället kunna ansluta sig direkt till den reviderade konventionen.

Med hänsyn till vad jag nu har anfört bör Sverige enligt min mening i första hand medverka till att konventionen får en så bred anslutning som möjligt. Efter hand som antalet fördragsslutande stater ökar bör frågan om en revision av begränsningsbeloppen kunna aktualiseras. Vid en sådan revision bör man sträva efter att få till stånd en ordning som gör det möjligt att med jämna mellanrum på ett enkelt sätt ändra beloppen med anledning av inflationens verkningar (jfr avsnitt 5.2). Jag vill i detta sammanhang påpeka att en minoritet av de fördragsslutande staterna kan få till stånd en konferens för att revidera begränsningsbeloppen. En sådan konferens skall enligt art. 21 sammankallas av IMO, om minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna begär det. En förutsättning för att en ändring av beloppen skall göras är att en väsentlig förändring i deras verkliga värde har skett. Jag vill emellertid understryka att Sverige givetvis alltid har möjlighet att frigöra sig från konventionsförpliktelserna. Om det skulle visa sig att det inte går att inom rimlig tid få till stånd en revision av begränsningsbeloppen trots att deras värde har kraftigt urholkats genom inflationen, bör Sverige enligt min mening allvarligt överväga att säga upp konventionen.

När det gäller tidpunkten för ikraftträdande av den lagstiftning som är nödvändig för ett tillträde till 1976 års konvention har utredningen förordat att den nya lagstiftningen sätts i kraft så snart uppsägningstiden för 1957 års konvention har gått ut. Den nya lagstiftningen om globalbegränsning bör enligt utredningen sättas i kraft även om 1976 års konvention då ännu inte har trätt i kraft. Några remissuttalanden i denna fråga föreligger inte.

Som jag tidigare har anfört föreslår jag, liksom utredningen, att Sverige

skall säga upp 1957 års konvention. En sådan uppsägning kan inte ske utan att riksdagen har fattat beslut om det. Man kan därför utgå från att en svensk uppsägning inte kan ske förrän under senare delen av våren 1983. En uppsägning träder i kraft ett år efter det att uppsägningsinstrumentet har deponerats. En svensk uppsägning av 1957 års konvention skulle därför inte få verkan förrän under våren 1984. Den lagstiftning som grundas på 1976 års konvention kan givetvis inte sättas i kraft så länge Sverige är bundet av 1957 års konvention. Den nya svenska lagstiftningen skulle därför inte kunna träda i kraft förrän under våren 1984.

1976 års konvention träder i kraft ett år efter det att den har tillträtts av tolv stater. Den 1 november 1982 hade fem stater tillträtt konventionen. I Danmark behandlas f.n. en proposition i tillträdesfrågan av folketinget, och motsvarande propositioner torde komma att läggas fram inom kort i Finland och Norge. Jag har vidare erfarit att även andra stater avser att tillträda konventionen inom en nära framtid. Det finns därför anledning anta att 1976 års konvention kommer att träda i kraft under första halvåret 1984. Om detta blir fallet, skulle 1976 års konvention träda i kraft ungefär samtidigt med att uppsägningstiden för 1957 års konvention går ut för Sveriges del. Det skulle då vara möjligt att samordna ikraftträdandet av den nya svenska lagstiftningen om globalbegränsning med ikraftträdandet av 1976 års konvention. Även om 1976 års konvention inte träder i kraft under första halvåret 1984 anser jag, i likhet med utredningen, att den nya lagstiftningen bör sättas i kraft så snart uppsägningstiden för 1957 års konvention har gått ut. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har enighet rått om detta.

Mot bakgrund av att det f.n. inte är möjligt att exakt ange när uppsägningstiden för 1957 års konvention kommer att gå ut, förordar jag dock att frågan om den nya lagstiftningens ikraftträdande tills vidare hålls öppen. Regeringen bör därför bemyndigas att bestämma när lagändringarna rörande globalbegränsning skall träda i kraft.

### 5.1.2 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen

*Departementsförslaget:* Konventionsreglerna transformeras till svensk lagtext. De allmänna bestämmelserna om globalbegränsning tas in i 10 kap. sjölagen. De bestämmelser som rör begränsningsfond – såväl enligt sjölagen som beträffande sådan fond som skall upprättas enligt lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (oljeansvarighetslagen) – tas in i ett nytt 15 kap. i sjölagen. Bestämmelserna i nuvarande 15 kap. flyttas till ett nytt 16 kap. Vissa ändringar görs i oljeansvarighetslagen.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 88-90).

*Remissinstanserna:* Samtliga lämnar utredningens förslag utan erinran.

*Skäl för departementsförslaget:* 1957 års konvention införlivades med svensk rätt genom att konventionsreglerna transformerades till svensk

lagtext. Därvid tillämpades den lagstiftningsteknik som normalt används i Sverige. I likhet med utredningen finner jag det därför naturligt att vid ett tillträde till 1976 års konvention svensk lagstiftning bringas i överensstämmelse med konventionen genom transformering. Jag delar vidare utredningens uppfattning att de allmänna reglerna om globalbegränsning liksom hittills bör ha sin plats i 10 kap. sjölagen. Som utredningen har konstaterat är de flesta bestämmelserna i konventionen tvingande. Detta innebär att innehållet i de regler som skall tas in i 10 kap. till största delen är givet.

På några punkter finns det enligt konventionen utrymme för nationella särregler. Detta gäller t.ex. i fråga om skador på hamnanläggningar och för fartyg under 300 bruttoton. Dessa frågor behandlas i avsnitt 5.1.3.

1976 års konvention innehåller liksom 1957 års konvention vissa bestämmelser om upprättande och fördelning av begränsningsfond. Bestämmelserna i den nya begränsningskonventionen har delvis utformats med motsvarande bestämmelser i 1969 års oljeansvarighetskonvention som förebild.

En begränsningsfond skall motsvara det begränsningsbelopp som gäller för fartyget och upprättas hos en domstol eller annan myndighet i den stat där den fordran som är föremål för begränsning görs gällande. I konventionen regleras också vilka rättsverkningar som upprättandet av en begränsningsfond medför. Sedan en fond har upprättats, skall borgenärerna i princip inte kunna ta annan egendom i anspråk som säkerhet för sina krav. De närmare bestämmelserna om hur en begränsningsfond upprättas och fördelas skall i övrigt regleras i nationell rätt. Detsamma gäller enligt oljeansvarighetskonventionen. Oljeansvarighetslagen innehåller därför vissa sådana bestämmelser.

Enligt oljeansvarighetskonventionen gäller som förutsättning för ansvarsbegränsning att en begränsningsfond upprättas. Detta är inte fallet enligt 1976 års konvention, men konventionsstaterna har rätt att föreskriva att upprättande av fond skall vara obligatoriskt. Utredningen har inte ansett att i den svenska lagstiftningen bör föreskrivas att begränsningsfond måste upprättas för att rätt till ansvarsbegränsning skall föreligga.

I likhet med utredningen anser jag att det i vissa situationer kan vara en fördel både för redaren och för borgenärerna att ha tillgång till det formaliserade fondförfarandet. Genom att upprätta en fond kan redaren skydda sig mot att hans fartyg beläggs med kvarstad till säkerhet för borgenärernas rätt. Detta är av särskild betydelse när ett stort antal borgenärer finns, av vilka en del kanske inte är kända. Ett system med begränsningsfond medför också den fördelen att man kan få till stånd en samlad bedömning av de frågor som skall avgöras innan fonden fördelas. Vidare kan man i huvudsak förhindra att redaren eller andra ansvariga personer tvingas betala mer än som följer av reglerna om globalbegränsning.

Jag delar också utredningens uppfattning att det inte bör vara en förutsättning för ansvarsbegränsning att en begränsningsfond upprättas. När

globalbegränsning är aktuell, torde det liksom hittills ofta vara tillräckligt att fartygets försäkringsgivare eller en bank ställer säkerhet för en viss borgenärs eller vissa borgenärs krav. Frågor om vilken ersättning som skall utgå och om ansvarsbeloppets fördelning kan sedan eventuellt lösas utan domstolsförfarande. Särskilt i det fall att det bara finns ett fåtal borgenärer är det långt smidigare att parterna själva utom rätta ombesörjer fördelningen av begränsningsbeloppet. I detta avseende föreligger en skillnad mellan olyckor som orsakar oljeskador och andra olyckor. Vid större oljeolyckor finns det ofta ett stort antal borgenärer medan detta mera sällan är fallet vid globalbegränsning enligt 10 kap. sjölagen. Som utredningen har föreslagit bör det också vara möjligt att återropa rätten till ansvarsbegränsning utan att en fond upprättas även när frågan om ansvarighet blir föremål för prövning vid domstol.

På grund av vad nu har anförts föreslår jag att i sjölagen tas in bestämmelser om begränsningsfond och vissa processuella bestämmelser som anknyter härtill. De bestämmelser som svarar mot konventionen bör tas in i 10 kap. tillsammans med vissa processuella regler för det fall att begränsningsfond inte upprättas. I övrigt bör reglerna om begränsningsfond tas in i ett särskilt kapitel. Dessa regler bör vara gemensamma för en begränsningsfond enligt 10 kap. sjölagen och en fond som skall upprättas enligt oljeansvarighetslagen. Reglerna bör tas in i ett nytt 15 kap. och de bestämmelser som nu finns i 15 kap. flyttas till ett nytt 16 kap. Vissa huvudfrågor rörande begränsningsfond kommer att behandlas närmare i avsnitt 5.1.4.

Eftersom reglerna i 15 kap. föreslås gälla även begränsningsfond enligt oljeansvarighetslagen, blir vissa bestämmelser i den lagen överflödiga. Jag föreslår därför att dessa bestämmelser upphävs. Vissa frågor som rör begränsning av ansvarigheten för oljeskador som inte omfattas av 1969 års oljeansvarighetskonvention kommer att behandlas i avsnitt 5.1.5.

Utredningen har framhållit att det för att det omfattande samarbetet mellan de nordiska länderna på sjöfartens och sjörättens områden skall fungera är av stor betydelse att de sjörättsliga reglerna såvitt möjligt är enhetliga i Norden. Utredningen har därför med tillfredsställelse konstaterat att det visat sig möjligt att utarbeta praktiskt taget enhetliga förslag till ny lydelse av 10 och 15 kap. sjölagen.

Jag vill för egen del helt instämma i vad utredningen har anført beträffande värdet av en långtgående rättslikhet i Norden på sjörättens område. Det nordiska samarbetet på sjörättens och sjöfartens områden bygger på snart 100-åriga traditioner. Detta samarbete har inte bara haft betydelse för den omfattande sjöfarten mellan de nordiska länderna utan har också medfört att Norden i olika internationella sammanhang har kunnat uppträda som en enhet. Härigenom har de nordiska länderna kunnat spela en mer framträdande roll än vad de annars skulle ha kunnat göra.

Vid de nordiska överläggningar som har ägt rum på departementsnivå i detta lagstiftningsärende har detta intresse av en enhetlig nordisk lagstift-

ning starkt betonats, och utgångspunkten har varit att den överensstämmelse mellan lagförslagen som har uppnåtts under kommittéarbetet skall bevaras i största möjliga utsträckning. Det är därför med stor tillfredsställelse som jag finner att det på alla punkter av någon betydelse har varit möjligt att finna gemensamma lösningar i de fall då det på grund av remisskritik eller av annan anledning har visat sig nödvändigt att vidta justeringar i kommittéförslagen. Innehållet i de svenska lagförslag som nu läggs fram överensstämmer därför i allt väsentligt med de förslag till ny lagstiftning som har lagts fram eller kommer att läggas fram i Danmark, Finland och Norge.

### 5.1.3 Särlosningar på vissa områden

#### 5.1.3.1 Skador på hamnanläggningar m.m.

*Departementsförslaget:* Ingen särbehandling föreslås i fråga om skador på hamnanläggningar och liknande eller i fråga om kostnader vid avlägsnande av vrak eller last.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 90-91).

*Remissinstanserna:* Samtliga godtar utredningens förslag eller lämnar det utan erinran.

*Skäl för departementsförslaget:* Som utredningen har framhållit kunde en konventionsstat enligt signatärprotokollet till 1957 års konvention förbehålla sig rätt att inte tillämpa konventionen på fordringar som avser skador på hamnanläggningar o.d. eller avlägsnande av vrak. När Sverige ratificerade konventionen, utnyttjades inte denna möjlighet. Som skäl för detta anfördes, att man inte utan starka skäl borde avvika från konventionens regler samt att begränsningsrätten inte syntes ha medfört några betydande olägenheter för hamnarna.

Frågan om dessa slag av fordringar bör ha en särställning diskuterades ingående i samband med tillkomsten av den nya begränsningskonventionen. Från början var stämningen närmast för att de borde behandlas på samma sätt som alla andra fordringar, men till slut visade det sig nödvändigt att ge konventionsstaterna rätt att i någon form prioritera dem. Detta resulterade i en kompromisslösning som innebär följande.

En konventionsstat har rätt att i nationell lagstiftning ge fordringar i anledning av skador på hamnanläggningar, bassänger, segelbara vattenvägar och navigationshjälpmedel prioritet vid betalning ur begränsningsbeloppet för sakskadorna. En förutsättning är dock att detta inte sker på sådant sätt att det inkräktar på personskadekravets rätt. De personskadekrav som inte har fått full betalning ur begränsningsbeloppet för personskador skall alltså ha samma möjlighet till betalning för återstoden ur begränsningsbeloppet för sakskadorna som de skulle ha haft, om prioriteringen inte hade skett (art. 6.3). I fråga om fordringar avseende avlägsnande av vrak eller last finns vidare möjlighet för en konventionsstat att genom en reser-

vation förbehålla sig rätt att inte tillämpa begränsningsreglerna. En sådan reservation måste göras i samband med att staten tillträder konventionen (art. 18.1).

Vad först angår frågan om prioritering av krav som avser skador på hamnanläggningar och liknande hänvisar utredningen till att, enligt uppgifter från Svenska hamnförbundet, frågan om ansvarsbegränsning för sådana skador under de senaste tio åren har varit aktuell i endast tre fall. Det kan därför enligt utredningen inte med fog göras gällande att systemet med globalbegränsning hittills har visat sig medföra en ekonomisk belastning av någon betydelse för hamnarna. Med en avsevärd höjning av begränsningsbeloppen för mindre fartyg bör enligt utredningen risken för att fullt skadestånd inte skall erhållas minska ytterligare. Sammanfattningsvis anser utredningen att man inte bör använda sig av möjligheten att prioritera sådana fordringar framför andra sakskadefordringar.

Jag vill för egen del anföra, att frågan om en eventuell prioritering av fordringar avseende skador på hamnanläggningar och liknande givetvis måste bedömas mot bakgrund av det praktiska behovet av en sådan särbehandling. Utredningens slutsats att något sådant behov inte skulle föreligga bekräftas av de remissinstanser som har uttalat sig i frågan. Dessa remissinstanser tillstyrker genomgående utredningens förslag. Mot bakgrund härav anser jag liksom utredningen att någon prioritering inte bör ske av sådana skador.

När det gäller kostnader för avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder konstaterar utredningen att det inte föreligger några uppgifter om att ersättningarna skulle ha avsevärt reducerats på grund av globalbegränsning. Detta förhållande talar enligt utredningen emot en särreglering. Enligt utredningen skulle förhållandet kunna bli ett annat, om det införts bestämmelser som innebär plikt att ta bort fartygsvrak. En sådan ordning hade föreslagits i betänkandet (SOU 1975:81) Farliga vrak.

I likhet med de remissinstanser som har uttalat sig på denna punkt biträder jag utredningens förslag att inte införa någon särskild reglering för fordringar som uppkommer vid avlägsnande av fartygsvrak eller last. Beträffande frågan om införandet av en plikt att ta bort fartygsvrak vill jag upplysa om att det inte f.n. är aktuellt att genomföra någon lagstiftning på grundval av förslagen i det nämnda betänkandet. Även om en sådan lagstiftning skulle införas, anser jag för min del att det inte finns anledning att särbehandla sådana fordringar.

#### 5.1.3.2 Fartyg under 300 ton

*Departementsförslaget:* Möjligheten att införa särregler i form av lägre ansvarsgränser för fartyg under 300 ton utnyttjas inte.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 91-93).

*Remissinstanserna:* Med något enstaka undantag tillstyrks utredningens förslag eller lämnas det utan erinran.

*Skäl för departementsförslaget:* Enligt 1976 års konvention gäller som huvudregel ett lägsta begränsningsbelopp som svarar mot ett fartyg på 500 ton. En konventionsstat har dock rätt att för fartyg under 300 ton i nationell lagstiftning införa lägre ansvarsgränser än som föreskrivs i konventionen (art. 15.2). En motsvarande möjlighet ges i 1957 års konvention. Från svensk sida har denna möjlighet utnyttjats på så sätt att fartyg under 150 ton vid beräkningen av begränsningsbeloppet för sakskador jämföras med fartyg på 150 ton medan det verkliga tonalet läggs till grund för fartyg mellan 150 och 300 ton. Minimiansvaret för sakskador uppgår således enligt svensk rätt till 150 000 francs (ca 80 000 kr.) och inte till 300 000 francs, som skulle följa av huvudregeln i 1957 års konvention.

Utredningen har föreslagit att Sverige inte skall utnyttja möjligheten att föreskriva särregler i form av lägre ansvarsgränser för fartyg under 300 ton. Innebörden av förslaget är att begränsningsbeloppet för sådana fartyg bestäms som om fartyget hade varit på 500 ton. Detta skulle innebära ett begränsningsbelopp på 333 000 SDR (ca 2,6 milj. kr.) för personsador och på 167 000 SDR (ca 1,3 milj. kr.) för övriga skador. Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran under remissbehandlingen. En remissinstans, sjöfartsverket, har emellertid ansett att utredningens förslag skulle leda till en alltför stor ökning av begränsningsbeloppen för mindre fartyg.

För egen del vill jag anföra följande. Jag har i det föregående (avsnitt 5.1.1) framhållit som en fördel med den nya begränsningskonventionen att begränsningsbeloppen för de mindre fartygen höjs betydligt. Det går nämligen inte att bortse från att även dessa fartyg kan orsaka betydande skador: Såsom utredningen har understrukit, är det angeläget att ansvarsgränserna inte sätts så lågt att skadeståndet till väsentlig del mister sin funktion att, så långt det av försäkringsmässiga skäl är möjligt, bereda skadelidande ersättning. De högre ansvarsgränser som 1976 års konvention innebär för mindre fartyg torde inte komma att medföra mer än en förhållandevis obetydlig ökning av försäkringspremierna. Detta gäller både för mindre fartyg i yrkesmässig trafik och för fritidsbåtar.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört delar jag utredningens uppfattning att Sverige inte bör utnyttja möjligheten att införa lägre ansvarsgränser för små fartyg än som följer av konventionens huvudregler.

Utredningen har också tagit upp frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för småbåtar, särskilt fritidsbåtar.

Jag anser för egen del att det är angeläget att säkerställa att personer som skadas vid småbåtsolyckor får fullgod ersättning. Det finns mot denna bakgrund anledning att noga överväga frågan om en obligatorisk ansvarsförsäkring för detta slag av båtar. Samtidigt är det emellertid viktigt att den övriga lagstiftning som berörs i detta ärende inte fördröjs av dessa överväganden. Jag är därför inte beredd att nu närmare behandla frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för småbåtar.

## 5.1.3.3 Fartyg för inre farvatten m.m.

*Departementsförslaget:* Möjligheten att införa särregler för fartyg i inre farvatten utnyttjas inte. Någon bestämmelse som uttryckligen undantar svävarfarkoster från reglerna om globalbegränsning anses inte nödvändig. Särskilda regler om globalbegränsning införs för borrhingsfartyg och flyttbara borrhingsplattformar.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 93-96).

*Remissinstanserna:* Med ett undantag godtar remissinstanserna utredningens förslag eller lämnar det utan erinran.

*Skäl för departementsförslaget:* Tidigare konventioner om redares ansvarsbegränsning från år 1924 och år 1957 avser havsgående fartyg ("sea-going ships"). När lagstiftning på grundval av dessa konventioner genomfördes, utnyttjades emellertid för Sveriges del möjligheten att ge begränsningsreglerna tillämpning även på fartyg som används i inre farvatten. Man ansåg nämligen att samma begränsningsregler borde gälla för båda dessa kategorier av fartyg.

Även 1976 års begränsningskonvention avser i första hand havsgående fartyg. Detta framgår indirekt av definitionen av fartygsägare i art. 1.2 ("Med uttrycket fartygsägare förstås ägare ... av fartyg som används till fart i öppen sjö"). Med hänsyn främst till svårigheterna att dra gränsen mellan havsgående fartyg och *fartyg som används i inre farvatten* beslöts emellertid vid tillkomsten av konventionen att den skall vara tillämplig på båda dessa slag av fartyg. Konventionsstaterna fick möjlighet att i sin nationella lag införa särregler för fartyg som är avsedda för navigering i inre farvatten (art. 15.2).

Utredningen har föreslagit att även i fortsättningen samma regler i sjölagen skall gälla för havsgående fartyg och för fartyg som används i inre farvatten. Förslaget har lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Sjöfartsverket har dock uttalat att, om den drastiska höjning av ansvarsbeloppen för mindre fartyg som utredningen har föreslagit genomförs, det kan vara lämpligt att begränsa den samlade effekten av detta genom undantagsregler för fartyg som används i inre vatten.

För egen del är jag av den uppfattningen att det saknas anledning att införa särregler för fartyg avsedda för navigering i inre farvatten. Jag biträder därför utredningens förslag på denna punkt.

Konventionen innehåller uttryckliga regler om tillämpligheten på svävarfarkoster, borrhingsfartyg och flytande plattformar.

Beträffande *svävarfarkoster* föreskrivs att de inte omfattas av konventionen (art. 15.5). Sådana farkoster betraktas i nordisk rätt inte som fartyg i rättslig mening. I likhet med utredningen anser jag att reglerna om globalbegränsning inte heller i fortsättningen skall vara tillämpliga på dem. Jag delar utredningens uppfattning att det inte behövs någon särskild bestämmelse i 10 kap. sjölagen som anger detta. Som utredningen har påpekat

skulle en sådan bestämmelse kunna få den icke avsedda följden att andra bestämmelser i sjölagen motsatsvis ansågs tillämpliga på svävarfarkoster.

Utredningen har föreslagit att i sjölagen skall tas in särskilda regler om ansvarsbegränsning för *borrningsfartyg* och *flyttbara borrhplattformar*. Förslaget har godtagits eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

1957 års konvention innehåller inte något särskilt undantag för *borrningsfartyg*. Det får anses klart att dessa skall betraktas som fartyg. Det har därför ansetts att reglerna om globalbegränsning utan vidare är tillämpliga i fråga om skador som dessa fartyg orsakar när de används på samma sätt som andra fartyg. Däremot har det hävdats att de allmänna reglerna om globalbegränsning inte bör vara tillämpliga beträffande skador som är en följd av de särskilda risker som borrhningsverksamhet innebär.

1976 års begränsningskonvention är inte tillämplig på borrhningsfartyg när dessa används för borrhningsverksamhet, om vederbörande konventionsstat antingen i sin nationella lagstiftning har fastställt en högre ansvarsgräns än den som anges i art. 6 eller har tillträtt en internationell konvention som reglerar frågan om ansvarsbegränsning beträffande sådana fartyg (art. 15.4). *Flytande plattformar* som har konstruerats för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar omfattas över huvud taget inte av 1976 års konvention (art. 15.5).

Någon konvention som avser globalbegränsning för borrhningsfartyg finns inte f.n. Däremot finns en i London antagen konvention från år 1977 om ansvarighet för oljeskador vilka har uppkommit i samband med utforskning och utvinning av havsbottnens mineraltillgångar. Konventionen, som innehåller vissa regler om begränsning av ansvaret, är tillämplig på borrhningsfartyg och flytande plattformar. Som framgår av titeln är den dock begränsad till att avse ansvaret för oljeskador. Sverige har ännu inte tillträtt denna konvention. Några särregler för borrhningsfartyg och flytande plattformar finns inte i svensk rätt.

Utredningen anser det vara osäkert hur flytande plattformar som används till sjöss skall behandlas i sjörättsligt hänseende. Vissa typer av plattformar företer likheter med fartyg genom att de har manövreringsförmåga och eget maskineri för förflyttning. I andra hänseenden skiljer sig dock även dessa typer av plattformar från fartyg, främst genom att de inte är avsedda för att transportera personer eller gods. Även om plattformar inte är att anse som fartyg, kan dock enligt utredningen vissa av sjölagens regler vara analogt tillämpliga på dem. Utredningen konstaterar att det även för borrhplattformarnas del finns samma behov av ansvarsbegränsning som för fartyg. Den hänvisar härvid till de särskilda regler som redan finns i den norska sjölagen. Enligt dessa regler gäller att 10 kap. sjölagen är tillämpligt för borrhplattformar som inte är att anse som fartyg. Dock skall ansvarsbeloppet för personskador vara 12 milj. SDR (ca 95 milj. kr.) och för övriga skador 20 milj. SDR (ca 160 milj. kr.). Ansvarsbeloppen skall också gälla för borrhningsfartyg när de används för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar.

Utredningen föreslår ett system för globalbegränsning av ansvar för borrhingsfartyg och flyttbara borrhplattformar av det slag som f.n. gäller i Norge. Till skillnad från vad som f.n. föreskrivs i norsk rätt innebär dock utredningens förslag att det beträffande borrhingsfartygen inte görs någon skillnad när det gäller de ansvarsbelopp som skall gälla i själva borrhingsfasen och de som i övrigt skall gälla vid förflyttning av fartyget.

För egen del instämmer jag i utredningens uppfattning att det skulle vara sakligt otillfredsställande att ha ett avsevärt mycket lägre ansvarsbelopp under fartygets förflyttning än under själva borrhingsfasen. Enligt min uppfattning är det inte heller av folkrättsliga skäl nödvändigt att ha olika ansvarsgränser för dessa två faser. Som utredningen har påpekat behöver undantaget i 1976 års konvention för oljeborrhingsfartyg inte tolkas så restriktivt att de begränsningsbelopp som föreskrivs i konventionen måste tillämpas för olyckor som inträffar medan borrhingsfartyget är under förflyttning. Visserligen gäller undantaget enligt konventionstextens ordalydelse endast det fall att fartyget "är sysselsatt med borrhning" ("engaged in drilling"). Enligt min mening bör detta dock inte anses innebära mera än att fartyget under den aktuella tiden huvudsakligen används i borrhingsverksamhet. Liksom utredningen anser jag därför att samma begränsningsbelopp bör gälla för borrhingsfartygen, oavsett om de för tillfället används i borrhingsverksamhet eller är under förflyttning.

Jag instämmer också i utredningens uppfattning att det finns behov av särskilda regler om globalbegränsning för flyttbara borrhplattformar. I likhet med utredningen anser jag att ett begränsningssystem för sådana plattformar inte kan grundas på dräktighetsprincipen. Om mätningreglerna för fartyg tillämpades på dem, skulle detta nämligen leda till en förhållandevis obetydlig dräktighet. Dräktighetsbaserade ansvarsgränser skulle därför inte stå i rimlig proportion vare sig till plattformarnas ekonomiska bärkraft eller till de skador som kan uppkomma i samband med deras användning eller förflyttning. Jag anser det därför vara lämpligt att ansvarsgränserna för borrhplattformar fastställs till ett bestämt belopp oberoende av plattformens storlek. Jag anser det också riktigt att som utredningen har föreslagit använda begreppet "flyttbara plattformar" i stället för det uttryck som förekommer i konventionen, "flytande plattformar". Uttrycket "flyttbara plattformar" används redan i norsk rätt. Inom oljeutvinningsverksamheten är det gängse uttrycket i dag "mobila plattformar", vilket närmast motsvarar "flyttbara plattformar". Någon skillnad i sak torde dock inte föreligga.

Samma belopp bör gälla för borrhingsfartyg och borrhplattformar. Jag föreslår att begränsningsbeloppet bestäms till 12 milj. SDR (ca 95 milj. kr.) för personskador och till 20 milj. SDR (ca 160 milj. kr.) för andra skador.

Den lösning som jag nu har föreslagit beträffande borrhingsfartyg och borrhplattformar överensstämmer med den reglering som torde komma att gälla i de andra nordiska länderna.

#### 5.1.3.4 Örlogsfartyg och andra statsfartyg

*Departementsförslaget:* För örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg föreskrivs ett minimiansvar som motsvarar det ansvar som åvilar ett fartyg med en bruttodräktighet av 5 000. Rätt till ansvarsbegränsning skall dock inte föreligga när skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 96-98; jfr även det särskilda yttrandet, s. 169).

*Remissinstanserna:* Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig i denna fråga stöder uppfattningen i det särskilda yttrandet att reglerna om globalbegränsning inte skall gälla i fråga om statens skadeståndsansvar för skada som vållas av fartyg som uteslutande används för statliga ändamål.

*Skäl för departementsförslaget:* Inledningsvis bör påpekas att utredningen använder beteckningen "krigsfartyg". Denna benämning torde inte längre användas i officiellt språk. I förordningen (1982:755) om utländska statsfartygs och statsluftfartygs tillträde till Sveriges territorium, m.m. används begreppet "örlogsfartyg". Med krigsfartyg torde utredningen ha åsyftat det slags fartyg som i förordningen betecknas som örlogsfartyg. På grund av det anförda anser jag att benämningen örlogsfartyg bör användas i stället för termen krigsfartyg.

I sjölagen görs inte något undantag från reglerna om globalbegränsning för örlogsfartyg och andra statsfartyg. Dessa regler är därför i princip tillämpliga på sådana fartyg. Detta förhållande har också slagits fast i rättspraxis. Rätt till ansvarsbegränsning har emellertid i rättspraxis inte ansetts föreligga, när skadan har orsakats av ett örlogsfartygs speciella egenskaper eller användning. 1976 års konvention innehåller inte några särbestämmelser för örlogsfartyg och andra statsfartyg.

Utredningen har föreslagit att rätt till ansvarsbegränsning inte skall föreligga för örlogsfartyg, när skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning. Detsamma föreslås gälla andra statsfartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. För de fall där skadan inte har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning föreslås ett minimiansvar motsvarande det ansvar som åvilar ett fartyg med en bruttodräktighet av 5 000. Statsägda isbrytare och bärgningsfartyg föreslås dock inte omfattade av de särskilda reglerna för statsfartyg utan skall följa vanliga regler.

Utredningen framhåller att den hade föredragit att lägga fram ett förslag om att begränsningsreglerna över huvud taget inte skall vara tillämpliga på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg. Förslaget i betänkandet bygger dock på en kompromiss mellan de nordiska kommittéerna. Önskemålet om nordisk enhetlighet ansågs av kommittéerna väga mycket tungt.

I ett särskilt yttrande har en av den svenska utredningens ledamöter och den sakkunnige hävdade 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. Den av utredningen föreslagna ordningen kommer vidare enligt yttrandet att medföra avsevärda gränsdragningsproblem.

Flertalet av de remissinstanser som har uttalat sig i frågan instämmer i det särskilda yttrandet. Justitiekanslern (JK), som i och för sig godtar utredningens förslag, framhåller dock att det rent principiellt kan ifrågasättas om man från svensk sida bör införa regler som undantar svenska statsfartyg från reglerna om ansvarsbegränsning, om inte andra stater inför motsvarande undantagsregler för sina statsfartyg. Institutet för sjö rätt och annan transporträtt anser för sin del att det undantag från reglerna om ansvarsbegränsning som utredningen föreslår är konventionsstridigt.

När det gäller frågan om de föreslagna särbestämmelserna för örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg strider mot de folkrättsliga förpliktelser som en anslutning till 1976 års konvention medför vill jag anföra följande.

Som jag nyss nämnde innehåller konventionen inte några särbestämmelser för örlogsfartyg och andra statsfartyg. Konventionen innehåller däremot undantagsbestämmelser för vissa slag av fartyg, t.ex. svävarfarkoster och vissa flytande plattformar samt borrhingsfartyg. Vidare ger konventionen en konventionsstat rätt att genom nationell lagstiftning införa särskilda regler om ansvarsbegränsning för t.ex. fartyg på mindre än 300 ton. Som utredningen har påpekat kunde det därför göras gällande att det i konventionen har uttömmande reglerats vilka slags fartyg som får undantas från konventionens tillämpningsområde eller underkastas särskilda bestämmelser. Det skulle därför inte vara förenligt med konventionen att i nationell lagstiftning införa särbestämmelser för örlogsfartyg och därmed jämställda statsfartyg.

Utredningen har emellertid ansett, att det från folkrättslig synpunkt inte föreligger något hinder mot att i svensk lag ta in regler om strängare ansvar för svenska fartyg av detta slag. Utredningen har också påpekat att utländska örlogsfartyg och andra statsfartyg av det slag som nu behandlas åtnjuter immunitet. Talan mot en främmande stat såvitt angår sådana fartyg får sålunda inte väckas i Sverige. Föreskrifter om detta finns i lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m., som bygger på en internationell konvention i ämnet från år 1926. Utredningen har därför, liksom de övriga nordiska sjölagskommittéerna, inte ansett hinder föreligga för särbestämmelser beträffande ansvarsbegränsningen för statsfartyg av det slag som det nu är fråga om. Jag delar utredningens uppfattning i detta avseende.

Jag anser vidare att man inte av sådana principiella skäl som JK har anfört bör avhålla sig från att införa regler som för svenska statsfartygs del leder till ett strängare ansvar än vad som följer av konventionen. Det handlar ju i första hand om att tillförsäkra svenska sakägare fullgod ersättning för de skador som örlogsfartyg och andra statsfartyg kan förorsaka.

Det torde nämligen inte råda något tvivel om att de skador som det här gäller i största utsträckning kommer att uppkomma i svenska farvatten samt drabba svenska intressen.

Vad härefter angår den motsatta ståndpunkten, dvs. att örlogsfartyg och andra statsfartyg över huvud taget inte skulle få begränsa sitt ansvar, har jag förståelse för denna ståndpunkt. Ur rent principiell synvinkel kan det framstå som otillfredsställande att staten skulle kunna begränsa sitt skadeståndsansvar. De ekonomiska och försäkringsmässiga motiv som annars gör sig gällande kan knappast åberopas i fråga om fartyg som används uteslutande för statliga ändamål.

Emellertid måste även i denna fråga beaktas det intresse av nordisk enhetlighet som har varit av avgörande betydelse för de nordiska kommittéernas ställningstagande. Detta intresse gör sig enligt min mening lika starkt gällande på denna punkt som när det gäller övriga sjörättsliga regler. Det bör också understrykas att kommittéernas förslag utgör en kompromiss. Som den svenska utredningen har påpekat var man från dansk och norsk sida inledningsvis närmast inställd på att inte föreskriva någon särskild undre ansvarsgräns för statsfartyg. Under remissbehandlingen i Danmark och Norge har också framförts kritik mot att det för statsfartygen införs ett särskilt minimiansvar som ligger på en högre nivå än vad som föreskrivs i konventionen. Den remisskritik av närmast motsatt innebörd som framförts i Sverige har inte förekommit i Danmark och Norge. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har från dessa länders sida betonats vikten av att den kompromiss som kommittéerna har enats om inte rubbas.

De omständigheter som jag nu har redogjort för måste naturligtvis vägas in när man tar ställning till hur ansvaret för örlogsfartyg och andra statsfartyg skall regleras. Avgörande för denna fråga måste emellertid vara vilka effekter som kompromisslösningen rent faktiskt kan väntas få. Det bör då påpekas att frågan om rätt till globalbegränsning för statsfartyg av det slag som det nu är fråga om i praktiken aktualiseras relativt sällan. Som utredningen har konstaterat torde det nämligen komma att bli en undantagsföreteelse att ett statsfartyg med en lägre dräktighet än 5 000 ådrar sig ansvar över de föreslagna minimigränserna. Dessa gränser blir för personskador 2249 000 SDR (ca 18 milj. kr.) och för övriga skador 918 000 SDR (ca 7 milj. kr.). För det fall att skadorna skulle komma att överstiga begränsningsbeloppet finns ju vidare möjligheten för staten att avstå från rätten att åberopa ansvarsbegränsning. Det förhållandevis höga minimiansvaret torde dessutom medföra att tvister om en skada verkligen har orsakats av fartygets speciella egenskaper eller användning i största utsträckning kan undvikas.

Mot bakgrund av det anförda finner jag utredningens förslag utgöra en god avvägning mellan de olika intressen som gör sig gällande i frågan. Jag biträder därför utredningens förslag beträffande örlogsfartyg och andra statsfartyg.

### 5.1.3.5 Personer och fartyg utan anknötning till konventionsstat

*Departementsförslaget:* Några särskilda regler för personer och fartyg som saknar anknötning till konventionsstat föreslås inte.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 98-99).

*Remissinstanserna:* Utredningens förslag lämnas utan erinran av samtliga instanser utom en. Denna remissinstans anser att regeringen bör ha möjlighet att i vissa fall förordna om tillämpning av andra regler än sjölagens.

*Skäl för departementsförslaget:* Konventionsstaterna har enligt konventionen (art. 15.1) rätt att från dess tillämpning helt eller delvis utesluta personer som inte har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en konventionsstat eller fartyg som inte seglar under en konventionsstats flagga. En motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention. Den föranledde en bestämmelse i 243 § sjölagen som innebär att regeringen kan förordna, att i stället för bestämmelserna i 10 kap. andra regler skall tillämpas här i riket i fråga om fartyg som hör hemma i annan främmande stat än sådan som utan förbehåll har anslutit sig till 1957 års konvention. Några sådana bestämmelser har inte utfärdats. Begränsningsreglerna i 10 kap. tillämpas således utan hänsyn till var fartyget eller den som åberopar ansvarsbegränsning hör hemma.

Utredningen har inte funnit något skäl att utnyttja den rätt som konventionens art. 15.1 ger att förordna om tillämpning av andra begränsningsregler för fartyg eller personer som inte är hemmahörande i någon konventionsstat. Jag delar utredningens uppfattning i detta avseende. Under den tid som fullmaktsbestämmelsen har funnits i 243 § sjölagen har det inte förelegat något behov av att utnyttja den i praktiken. En motsvarande fullmakt torde f.ö. inte vara i överensstämmelse med den nya regeringsformens regler om normgivningsmakten.

Enligt konventionens art. 15.3 får en konventionsstat införa särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning för det fall att inte några personer som är medborgare i andra konventionsstater är berörda. Denna bestämmelse i konventionen kom till på japanskt förslag för att lösa vissa särskilda japanska problem. Utredningen har ansett att det saknas anledning att föreslå någon bestämmelse i den svenska sjölagen som grundas på denna konventionsregel. Jag anser att utredningens förslag bör följas även i detta hänseende.

### 5.1.4 Upprättande och fördelning av begränsningsfond

*Departementsförslaget:* Regler införs om förfarandet vid upprättande och fördelning av begränsningsfond. Genom att upprätta en sådan fond kan den skadeståndsskyldige hindra att annan egendom tas i anspråk som säkerhet för skadeståndsanspråk. Rätten till ansvarsbegränsning görs dock inte beroende av om en fond upprättas eller ej.

*Utredningens förslag:* När det gäller förslaget i stort överensstämmer detta med departementsförslaget (se betänkandet s. 99–105). Vad däremot beträffar utformningen av lagbestämmelserna föreligger vissa skillnader mellan utredningens förslag och departementsförslaget.

*Remissinstanserna:* Samtliga tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget att införa bestämmelser om begränsningsfond. Detsamma gäller förslaget att rätt till ansvarsbegränsning inte skall göras beroende av om en fond upprättas. Däremot förekommer en omfattande kritik mot utformningen av de enskilda bestämmelserna.

*Skäl för departementsförslaget:* 1957 års konvention medger att ansvarsbelopp avsätts såsom en särskild begränsningsfond. Några bestämmelser om detta har emellertid inte tagits in i 10 kap. sjölagen. Kapitlet innehåller endast ett fåtal regler om hur begränsningsbeloppet skall fördelas. Bestämmelser finns om att beloppet skall fördelas i förhållande till fordringarnas storlek och om subrogationsrätt för den som redan har betalt en fordran när fördelningen sker (236 §). Tvist om fördelningen kan enligt 239 § hänskjutas till dispaschör. Därvid skall reglerna om generaldispasch tillämpas. Slutligen innehåller 240 § vissa bestämmelser om betalning av en fordran som anmäls först sedan ansvarsbeloppet har fördelats. Redaren kan då undgå att betala den nyanmälda fordringen bara om han varken hade eller genom vederbörlig undersökning hade kunnat få kunskap om fordringen när ansvarsbeloppet betalades ut. Även om ett dispaschförfarande har inletts, kan det bli nödvändigt att i vissa frågor invänta domstolsprövning. Parterna är därför också i denna situation oförhindrade att väcka särskild talan vid domstol.

Enligt 1969 års oljeansvarighetskonvention är upprättandet av en begränsningsfond ett villkor för att fartygsägaren skall få begränsa sitt ansvar. I oljeansvarighetslagen finns därför bestämmelser om en sådan fond. Bestämmelser om begränsningsfond finns också i 1976 års konvention. Dessa bygger i stor utsträckning på motsvarande bestämmelser i oljeansvarighetskonventionen. Av begränsningskonventionens bestämmelser framgår bl.a. när och av vem en fond kan upprättas, vilka belopp fonden skall motsvara och sättet för fondens upprättande. Vidare regleras vissa frågor som har samband med fördelningen av fonden. 1976 års konvention skiljer sig emellertid från oljeansvarighetskonventionen på det sättet att upprättandet av en fond enligt huvudregeln inte har gjorts till en förutsättning för att begränsning av ansvaret skall få ske. Ingendera konventionen innehåller några närmare bestämmelser om förfarandet vid upprättande och fördelning av en begränsningsfond. Dessa frågor har överlämnats till reglering i nationell rätt.

Som jag tidigare har anfört (avsnitt 5.1.2) tillstyrker jag utredningens förslag att det även vid begränsning av ansvaret enligt 10 kap. sjölagen skall vara möjligt att upprätta en begränsningsfond. I sjölagen bör därför införas regler om upprättande och fördelning av begränsningsfond. Dessa

regler bör i princip göras tillämpliga också vid upprättande av begränsningsfond enligt oljeansvarighetskonventionen.

Liksom utredningen anser jag att upprättandet av en fond inte skall utgöra förutsättning för rätten till globalbegränsning. Denna begränsning bör sålunda kunna återopas utan att en fond upprättas även när frågan om ansvarighet prövas vid domstol. Om redaren eller den som annars görs ansvarig har anledning att räkna med att det finns flera borgenärer än den eller de borgenärer som är hans motparter i målet, bör han kunna begära att det i domen tas in förbehåll om rätten till ansvarsbegränsning. Om däremot alla aktuella krav är uppe till bedömning i samma rättegång, bör frågan om fördelning av begränsningsbeloppet kunna avgöras i domen.

Den borgenär som, innan en begränsningsfond har upprättats, vill säkra sin fordran bör få göra detta med stöd av vanliga regler. Vill redaren inte upprätta en fond bör han, på samma sätt som annars när kvarstad begärs, ha möjlighet att ställa säkerhet i form av pant eller borgen för att undgå åtgärden. En sådan säkerhet kommer då att gälla bara till förmån för den borgenär som har begärt den. Redaren utsätter sig alltså för risken att andra borgenärer senare begär kvarstad och att han då blir tvungen att ställa ytterligare säkerhet. Detta kan vara en risk som han i vissa fall är beredd att ta. Vill han inte utsätta sig för denna risk, bör han ha möjlighet att upprätta en begränsningsfond och därigenom hindra att hans egendom beläggs med kvarstad. Den rättsverkan som följer på upprättandet av en fond är nämligen enligt konventionen att samtliga borgenärer som har begränsningsbara krav med anledning av olyckan – även de som inte har begärt någon säkerhet – har rätt till utdelning ur fonden. Därav följer att den som har upprättat fonden, liksom andra personer som kan vara skadeståndsskyldiga på fartygets sida, därefter är skyddade mot att deras egendom tas in anspråk för borgenärernas krav. Har fonden upprättats i någon annan konventionsstat gäller i princip detsamma, men inte obetingat.

Någon möjlighet att hindra utmätning för verkställighet av dom genom att ställa säkerhet finns inte enligt 10 kap. sjölagen i dess nuvarande lydelse. I detta avseende gäller således de allmänna exekutionsrättsliga bestämmelserna. Den omständigheten att domen innehåller förbehåll för redarens rätt till ansvarsbegränsning torde alltså inte utgöra något hinder mot verkställighet av en lagakraftvunnen dom, som avser ett lägre belopp än begränsningsbeloppet. Om flera sådana lagakraftvunna domar föreligger, kan redaren komma att få betala mer än begränsningsbeloppet. Har förbehåll för rätt till ansvarsbegränsning gjorts, kan en enskild borgenär dock inte erhålla verkställighet på högre belopp än begränsningsbeloppet även om den fordran som har fastställts genom domen överstiger begränsningsbeloppet.

Ett förslag om att även utmätning skulle kunna förhindras genom att säkerhet för ansvarsbeloppet ställdes lades visserligen fram i samband med lagstiftningen på grundval av 1957 års konvention. Det avvisades emeller-

tid, sedan lagberedningen hade framhållit bl.a. att särskilda och utförligare bestämmelser i så fall erfordrades om hur borgenärerna skulle kunna utverka verkställighet av domen i säkerheten. Enligt norsk och engelsk rätt kan redaren däremot genom att ställa säkerhet för ansvarsbeloppet förhindra utmätning och verkställighet av dom. Den säkerhet som ställs kan åberopas också gentemot andra borgenärer som har fordringar med rätt till utdelning ur begränsningsbeloppet. Liknande bestämmelser finns i tysk och fransk rätt, där det krävs att säkerheten ställs i form av en begränsningsfond.

Även i det fallet att en borgenär för sin fordran har hunnit utverka en dom, som innehåller förbehåll för ansvarsbegränsning, och begär verkställighet av domen bör det enligt min mening vara möjligt att upprätta en fond och därmed hindra att särskild verkställighet sker. Som nämnts kan redaren annars bli tvungen att till denne borgenär betala mer än borgenären enligt begränsningsreglerna har rätt till. Situationen kan vara den att parterna har varit inställda på att begränsningsbeloppet skulle fördelas utom rätta och att förhandlingar om detta har pågått. Om förhandlingarna bryter samman, bör redaren kunna upprätta en fond och därigenom få till stånd en fördelning av begränsningsbeloppet vid domstol. För borgenären innebär det att han tvingas finna sig i ett dröjsmål med betalningen, om inte redaren är villig att betala vad borgenären får antas vara berättigad till vid fördelning av fonden. För att motverka ett alltför långt dröjsmål i avvaktan t.ex. på att ansvaret gentemot andra borgenärer utreds bör det finnas möjlighet för domstolen att förordna om en preliminär utbetalning från fonden till de borgenärer, vars fordringar är fastställda. Har redaren i rättegången mot borgenären inte gjort något förbehåll för ansvarsbegränsning med hänsyn till att andra krav kan föreligga, bör domen emellertid kunna verkställas på vanligt sätt.

De processuella bestämmelserna om förfarandet vid upprättande av begränsningsfond och fördelning av medlen i fonden bör som utredningen har föreslagit tas in i ett nytt 15 kap. i sjölagen.

Enligt utredningens förslag skall frågor rörande ansvar och ansvarsbegränsning, frågor rörande skadeståndsfordringarnas storlek och frågor rörande fördelning av begränsningsfonden avgöras inom ramen för ett och samma mål, det s.k. begränsningsmålet. Såsom har angetts inledningsvis har en relativt omfattande remisskritik framförts mot den utformning av de processuella bestämmelser som utredningen har föreslagit. Bakom kritiken står hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt och Göteborgs tingsrätt, dvs. samtliga domstolar bland remissinstanserna, samt rättegångsutredningen.

För min del har jag funnit anledning att tillmäta denna kritik stor betydelse. Allvarligast är att domstolarna, dvs. de som i framtiden skall tillämpa bestämmelserna, uppenbarligen anser sig sakna vägledning för hur den föreslagna ordningen med begränsningsmål skall genomföras i praktiken.

Även rättegångsutredningen har ansett att det på flera punkter råder en avsevärd oklarhet om hur begränsningsförfarandet enligt förslaget praktiskt sett bör gå till. Remisskritiken har föranlett att man på svensk sida har tagit upp frågan om en genomgripande omarbetning av utredningsförslaget såvitt gäller de processuella bestämmelserna. Saken har diskuterats vid nordiska departementsöverläggningar i november 1981 och i mars 1982.

Från de övriga nordiska länderna har man inte haft någon större förståelse för den svenska remisskritiken. Motsvarande kritik har inte kommit till uttryck vid remissbehandlingen i Danmark, Finland och Norge. Från dessa länders sida har man därför inte varit villig att göra någon mera genomgripande omarbetning av kommittéförslagen. Från svensk sida har framförts tanken på en svensk särlösning på detta område, men detta har väckt starkt motstånd från de övriga nordiska länderna. Man har därvid särskilt framhållit, att det är lika angeläget att de processuella bestämmelserna får en så långt möjligt enhetlig utformning i de nordiska länderna som att de materiella bestämmelserna i konventionen leder till enhetlig lagstiftning. Det har påpekats att de processuella reglerna syftar till att genomföra de materiella reglerna. Det har också framhållits att det skulle vara olyckligt om skillnader i rättegångsbestämmelserna i de nordiska länderna skulle leda till s.k. forum shopping, dvs. att den skadeståndsskyldige väljer att upprätta begränsningsfonden i det land där rättegångsbestämmelserna är fördelaktigast för honom. Från de övriga nordiska länderna har hävdats att detta skulle kunna innebära påtagliga nackdelar för de skadelidande.

Jag vill för egen del först framhålla att jag har stor förståelse för den kritik som domstolarna och rättegångsutredningen har framfört i sina remissvar. Jag skulle därför i och för sig för egen del ha varit beredd att göra en genomgripande omarbetning av de processuella bestämmelserna för att tillgodose remisskritiken. Mot bakgrund av de övriga nordiska ländernas inställning har jag dock ansett att utredningens förslag bör i huvudsak läggas till grund för lagstiftningen. Avgörande för mitt ställningstagande har därvid varit betydelsen av att en mycket lång tradition med nordisk enhetlighet på sjörättens område upprätthålls.

Vad jag nu har sagt innebär, att man för svensk del får godta en ordning som på vissa punkter passar mindre väl in i det processrättsliga systemet i stort. Enligt min mening bör detta emellertid medföra endast begränsade nackdelar. Jag vill framhålla att det torde bli relativt ovanligt att begränsningsfond upprättas. Det bör påpekas att, i de fall en begränsningsfond upprättas, detta enligt min mening bör ske vid någon av de sju tingsrätter som är sjörättsdomstolar. Frågor rörande fördelning av fonden skulle i så fall komma att handläggas av en domstol med stor erfarenhet av sjörättsliga frågor. Med hänsyn härtill har jag också ansett det tillräckligt att i sjölagen ta in endast vissa grundläggande regler för förfarandet. Jag har vidare funnit att remisskritiken till viss del kan tillgodoses genom smärre justeringar och kompletteringar i utredningens förslag. I stor utsträckning

har motsvarande ändringar gjorts i de lagförslag som läggs fram i de andra nordiska länderna, som därvid på en del punkter har tillmötesgått svenska önskemål om justeringar. Den nordiska rättslikheten kan därför i allt väsentligt upprätthållas även när det gäller regleringen av de frågor som har samband med begränsningsfonden.

Enligt min mening bör förfarandet vid upprättande och fördelning av begränsningsfond utformas på följande sätt.

Begränsningsfonden bör upprättas genom inbetalning av kontanta medel eller genom att säkerhet ställs. Det senare fallet torde bli det i praktiken vanligaste. Det belopp som skall betalas in eller som säkerheten skall avse bör i överensstämmelse med konventionen i första hand motsvara det eller de begränsningsbelopp som är tillämpliga. När en fond enligt 10 kap. upprättas, bör den också omfatta ränta på begränsningsbeloppet från dagen för den skadevällande händelsen fram till dagen för fondens upprättande. Domstolen bör dessutom kunna kräva att ett tilläggsbelopp betalas in som skall utgöra säkerhet för borgenärernas räntekrav och de rättegångskostnader som kan uppkomma.

Sedan en fond har upprättats, ligger det enligt min mening i alla parterns intresse att samtliga frågor som måste avgöras innan en fördelning av fonden kan ske blir avgjorda så snart som möjligt. Detta underlättas, om alla sådana tvistefrågor kanaliseras till den domstol där fonden är upprättad. Ett annat skäl för att kanalisera tvisterna till denna domstol är att det så långt möjligt bör undvikas att frågan om rätt till ansvarsbegränsning i anledning av en och samma olycka kommer upp till bedömning vid skilda tingsrätter. Sedan en fond har upprättats, bör det därför inte vara möjligt att föra särskild talan beträffande en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning. Talan rörande en sådan fordran liksom frågan huruvida den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning och frågan om fördelning av fonden bör avgöras inom ramen för ett och samma mål, begränsningsmålet. Emellertid bör det inte krävas att tvistemål, som redan har inletts när fonden upprättas, avskrivs för att fordringen skall kunna anmälas i fonden. Då pågående rättegångar bör avslutas. Domarna i dessa mål bör sedan få återopas gentemot fonden och läggas till grund vid fördelningen. Detsamma bör gälla beträffande domar som har meddelats innan fonden har upprättats och som innehåller förbehåll om ansvarsbegränsning.

När fonden har upprättats, bör borgenärerna genom kungörelse uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar. Under vissa omständigheter bör rätten också utse en förvaltare i fonden. Detta bör ske exempelvis om det finns anledning misstänka att antalet borgenärer är stort eller att fördelningen av fonden annars kan komma att bli komplicerad. Förvaltare bör också utses, om det kan antas att mera betydande tvister kommer att uppstå, t.ex. rörande storleken av vissa fordringar.

När anmälningstiden har gått ut, bör det fortsatta förfarandet kunna följa två olika vägar. Det enklaste fallet är att det råder fullständig enighet

mellan den skadeståndsskyldige och borgenärerna både om fondens storlek och beträffande anmälda fordringar. I ett sådant fall bör fonden kunna upplösas helt formlöst sedan ansökningen om upprättande av begränsningsfond har återkallats. Om någon önskar att fonden skall fördelas genom dom, bör det däremot vara nödvändigt att talan väcks i begränsningsmål. Föreligger inte någon tvist, bör detta mål avgöras snabbt utan huvudförhandling. Om däremot tvist skulle råda i något hänseende, blir det enligt min mening nödvändigt att pröva frågan eller frågorna inom ramen för ett begränsningsmål.

När ett begränsningsmål har anhängiggjorts, bör rätten kalla borgenärerna och den som har upprättat fonden till ett fondsammanträde. Om en förvaltare har förordnats, bör givetvis även denne kallas. Det är enligt min mening lämpligt att förvaltaren inför sammanträdet granskar anmälda fordringar och om möjligt även upprättat ett förslag till fördelning av fonden. Har någon förvaltare inte utsetts, bör det åligga rätten att vidta dessa åtgärder. Detta förslag bör sändas ut till dem som har kallats till sammanträdet. Fondsammanträdet bör syfta till att bringa eventuella meningsskiljaktigheter ur världen. Om detta inte lyckas, är det enligt min uppfattning lämpligt att rätten ges möjlighet att förordna att fondsammanträdet skall fortsätta vid ett senare tillfälle. Enas däremot parterna på alla punkter bör förslaget, med de justeringar som eventuellt har gjorts vid fondsammanträdet, läggas till grund för fördelning av fonden.

Om det vid fondsammanträdet slut visar sig att någon eller några invändningar mot fördelningsförslaget fortfarande kvarstår, bör domstolen avgöra dessa frågor. Detta bör alltså ske inom ramen för begränsningsmålet. När det är möjligt bör olika frågor behandlas var för sig och avgöras genom deldom eller mellandom. Liksom när det gäller begränsningsmålet i stort bör tillämpas de vanliga tvistemålsreglerna för dispositiva mål, dvs. mål i vilka förlikning om saken är tillåten.

Som utredningen har framhållit kan det vara svårt för parterna att omedelbart efter fondsammanträdet avslutande ta ställning till om de skall anta fördelningsförslaget eller om en tvist i en viss fråga skall drivas vidare. En ordning bör därför införas där det åligger den som har gjort en invändning att inom viss tid som rätten bestämmer anmäla huruvida han vidhåller sin invändning. Om någon sådan anmälan inte görs, bör invändningen anses förfallen. Vidhålls däremot invändningen, bör rätten så snart som möjligt pröva tvisten.

Ett fondsammanträde bör i den mån inga särregler ges jämsättas med muntlig förberedelse enligt rättegångsbalken. Detta innebär bl.a. att det finns möjligheter att hålla huvudförhandling i förenklad form i omedelbar anslutning till fondsammanträdet under samma förutsättningar som i vanliga tvistemål. Rätten bör givetvis också kunna besluta om ytterligare förberedelse om sådan är nödvändig.

Om det kan antas att avgörandet av återstående tvistefrågor kommer att

ta någon längre tid i anspråk, bör domstolen kunna förordna om preliminär betalning av en viss del av de fordringar som är ostridiga. Detsamma bör gälla i de fall då det visserligen inte råder någon tvist om de redan anmälda fordringarna men det inte kan uteslutas att det finns ytterligare ersättningsberättigade fordringar. En preliminär fördelning av fonden bör då kunna ske, sedan rätten har avsatt ett bestämt belopp för att täcka sådana fordringar som nyss har nämnts. Först när alla tvister rörande fordringsanspråk har avgjorts och det inte längre finns anledning anta att ytterligare fordringar kan uppkomma, bör slutlig fördelning av fonden ske.

Skulle det visa sig att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, bör enligt sjölagsutredningen fonden ändå fördelas bland borgenärerna. Enligt sjölagsutredningen bör nämligen den omständigheten att ansvaret är obegränsat inte försätta borgenärerna i en sämre ställning än om rätt till ansvarsbegränsning hade förelegat. Rättegångsutredningen uttalar på denna punkt att, om det konstateras att rätt till ansvarsbegränsning föreligger, beslutet om upprättande av fonden i princip har varit felaktigt. Enligt rättegångsutredningen borde de medel som fonden innehåller i stället ha ingått i gäldenärens totala förmögenhetsmassa och kommit borgenärerna till godo enligt allmänna förmånsrättsregler. Rättegångsutredningen påpekar att förslaget i denna del därför gynnar borgenärerna i begränsningsmålet på bekostnad av övriga borgenärer.

I anledning av vad rättegångsutredningen har anfört på denna punkt vill jag för egen del framhålla följande. Det skulle i och för sig kunna hävdas att en reglering i enlighet med sjölagsutredningens förslag gynnar borgenärerna i begränsningsmålet. Jag vill emellertid erinra om att dessa borgenärer i och med att en begränsningsfond upprättas förlorar möjligheten att genom kvarstad eller utmätning säkerställa sina fordringar. Skulle kvarstad eller utmätning redan ha ägt rum, skall åtgärden i princip hävas. Har säkerhet ställts för en fordran som är av det slag att den omfattas av ansvarsbegränsningsreglerna, skall säkerheten friges. Det kan emellertid senare visa sig att den som upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning och att någon fond därför inte skulle ha upprättats. Enligt min uppfattning skulle det vara obilligt mot borgenärerna i begränsningsmålet, om fondbeloppet i sådana fall inte fördelades mellan fondborgenärerna utan kom att ingå i gäldenärens totala förmögenhetsmassa. Fondborgenärerna skulle då missgynnas i förhållande till redarens övriga borgenärer. Jag anser därför att sjölagsutredningens förslag bör följas på denna punkt.

För den del av en fordran som inte blir betald genom fondfördelningen i de fall som nu avses bör borgenärerna få begära verkställighet på vanligt sätt, under förutsättning att hela fordringen har fastställts genom domen i begränsningsmålet. För att så skall kunna ske bör det krävas att särskilt yrkande om detta har framställts mot den som påstås vara ansvarig med anledning av händelsen. Borgenärerna bör f. ö. vara oförhindrade att, redan innan ett slutligt avgörande föreligger i fråga om rätten till ansvars-

begränsning, begära säkerhet i form av kvarstad för sin fordran utöver den säkerhet som fonden utgör genom att göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger. Vid sin prövning har domstolen då givetvis att dessutom ta ställning till om skäl i övrigt föreligger för kvarstad enligt 15 kap. 1 § rättegångsbalken.

Samtliga parter i begränsningsmålet bör ha möjlighet att hävda sin rätt genom att göra invändning mot fördelningsförslaget och genom att efter fondsammanträdet fullfölja invändningen tills rättskraftig dom föreligger. En dom som har vunnit laga kraft bör givetvis läggas till grund för fördelningen i målet. Även den som inte har gjort någon invändning mot förslaget bör således bli bunden av domen. Den som har en fordran men som inte har anmält denna bör också bli bunden av domen för att begränsningssystemet skall bli effektivt. Annars riskerar gäldenären att få betala mer än vad han enligt begränsningsreglerna är skyldig att betala. En bestämmelse bör därför införas om att domar i begränsningsmål har rättskraft mot alla som kan göra fordringar gällande mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte. Mot bakgrund härav bör den kungörelse till borgenärerna varigenom de uppmanas att anmäla sina fordringar innehålla en erinran om den rättskraft som domar i begränsningsmål har.

De av mig förordade bestämmelserna för upprättande av begränsningsfond och för begränsningsmål följer i stort de linjer för förfarandet som utredningens förslag innehåller. Skillnaden mellan departementsförslaget och utredningens förslag är främst att det i departementsförslaget görs en klarare uppdelning av förfarandet i de två moment som det är fråga om; nämligen upprättandet av en fond och begränsningsmålet. Som jag tidigare har förklarat torde nämligen inte alltid det förhållandet att en fond har upprättats behöva leda till att ett begränsningsmål uppkommer. Tvärtom kan det antas att eventuella tvister som regel kan lösas utom rätta och att fonden därefter kan upplösas utan att fördelningen behöver fastställas genom dom.

Mot bakgrund härav bör förutsättningarna för förordnande av förvaltare skärpas i förhållande till vad utredningen har föreslagit. En förvaltare bör således tillsättas endast om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt. Vidare bör förvaltarens uppgifter begränsas. Utredningen har föreslagit att förvaltaren skall utreda saken och att han skall ha möjlighet att anlita särskild expertis för att utreda ett visst förhållande, t.ex. om ett fartyg har manövrerats felaktigt eller till vilket belopp en viss skada skall uppskattas. Att ge förvaltaren sådana uppgifter skulle enligt min mening föra för långt. Förvaltaren bör därför endast ha till uppgift att granska anmälda fordringar och upprätta förslag till fondens fördelning.

Om förfarandet vid upprättande och fördelning av begränsningsfond och förfarandet i begränsningsmål utformas i enlighet med vad jag nu har anfört, bör detta enligt min mening tillgodose en del av de kritiska syn-

punkter som har framförts under remissbehandlingen såvitt gäller den principiella uppbyggnaden av systemet. Jag kommer att i specialmotive-ningen behandla en del av de frågor som remissinstanserna har berört.

### 5.1.5 Oljeskador

*Departementsförslaget:* Från den allmänna globalbegränsningen i 10 kap. sjölagen undantas sådana oljeskador som omfattas av 1969 års oljeansvarighetskonvention. Förslaget grundas på en tolkning av art. 3 (b) i 1976 års konvention.

*Utredningens förslag:* Från den allmänna globalbegränsningen undantas sådana oljeskador som är av det slag som avses i oljeansvarighetskonventionen, dvs. inte bara oljeskador som konventionen faktiskt är tillämplig på utan även oljeskador som inte omfattas av konventionen till följd av den begränsning som gäller i fråga om dess geografiska tillämpningsområde. Ett särskilt begränsningsbelopp införs för skador av det sistnämnda slaget. Reglerna om begränsningsfond tillämpas även i fråga om en sådan begränsningsfond som upprättas enligt oljeansvarighetslagen (se betänkandet s. 105–106).

*Remissinstanserna:* Viss kritik har riktats mot utredningens tolkning av konventionens art. 3 (b), vilken tolkning har föranlett förslaget om ett särskilt begränsningsbelopp för de oljeskador som faller utanför tillämpningsområdet för oljeansvarighetskonventionen. I övrigt har förslaget inte föranlett erinringar.

*Skäl för departementsförslaget:* År 1969 avslutades en särskild konvention om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Enligt den konventionen är en fartygsägare ansvarig för skador som orsakas av utsläpp från fartyget, och detta oberoende av om det på fartygets sida har begåtts fel eller försummelse. Oljeansvarighetskonventionen gäller skador som har orsakats av förorening genom utsläpp av beständig olja från ett fartyg som befordrar olja som bulklast. Konventionen omfattar endast skador som har uppkommit utanför det fartyg som transporterar den skadevällande oljan. Konventionen är vidare tillämplig endast på oljeskador som har uppkommit i konventionsstater och på kostnader för vissa s.k. förebyggande åtgärder, dvs. åtgärder som är avsedda att förhindra eller begränsa oljeskador i konventionsstater. Fartygsägarens ansvarighet är begränsad till ett belopp som i princip är dubbelt så högt som begränsningsbeloppet för saksador enligt 1957 års begränsningskonvention.

1957 års konvention innehåller inte något undantag för oljeskador. På grund härav uppkommer svårigheter för stater som är bundna av både 1957 års konvention och 1969 års oljeansvarighetskonvention. En stat som är bunden av båda konventionerna kan nämligen inte tillämpa de högre begränsningsbelopp som föreskrivs i 1969 års konvention på oljeskador som har orsakats av olja från ett fartyg hemmahörande i en stat som har tillträtt 1957 års konvention men inte 1969 års konvention. I ett sådant fall måste

den förstnämnda staten tillämpa de belopp som följer av 1957 års konvention. När den svenska lagstiftning som grundas på 1969 års konvention utarbetades, gjordes därför undantag från de särskilda begränsningsbeloppen för oljeskador enligt 1969 års konvention för de fall detta påkallas för att Sverige skall uppfylla sina förpliktelser enligt 1957 års konvention. I dessa fall gäller 10 kap. sjölagen i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet, och begränsningsbeloppet bestäms enligt 235 § sjölagen.

När 1976 års konvention utarbetades, strävade man efter att undgå konflikter mellan den nya konventionen och oljeansvarighetskonventionen. Förhållandet mellan dessa konventioner behandlas i art. 3 (b). Där föreskrivs att 1976 års konvention inte är tillämplig på fordringar med anledning av vissa oljeskador. I den engelska texten anges undantaget avse "claims for oil pollution damage within the meaning of" 1969 års oljeansvarighetskonvention eller sådan ändring av eller sådant protokoll till denna konvention som har trätt i kraft.

Sedan konventionen avslutades, har uttalats olika meningar rörande undantagets omfattning. Det råder inte något tvivel om att sådana oljeskador på vilka 1969 års oljeansvarighetskonvention är tillämplig inte omfattas av globalbegränsningen enligt 1976 års konvention. Enligt den svenska sjölagsutredningen är emellertid innebörden av art. 3 (b) att från globalbegränsningen enligt 1976 års konvention undantas alla oljeskador av det slag som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention, dvs. alla oljeskador som orsakas av beständig olja från ett fartyg som vid olyckstillfället befördrar sådan olja i bulklast. Detta skulle enligt utredningen gälla oberoende av om 1969 års konvention till följd av begränsningen av det geografiska tillämpningsområdet faktiskt är tillämplig på en viss skada eller inte. Denna tolkning leder till att vissa oljeskador på vilka 1969 års konvention inte är tillämplig varken blir föremål för begränsning enligt oljeansvarighetskonventionen eller enligt globalbegränsningsreglerna. Det skulle emellertid enligt utredningen inte vara rimligt att låta ansvaret för dessa oljeskador bli obegränsat. Utredningen har därför föreslagit att i oljeansvarighetslagen tas in en bestämmelse om en särskild ansvarsgräns för oljeskador som är av det slag som avses i oljeansvarighetslagen men som faller utanför de nuvarande reglerna i denna lag. De finska och norska kommittéerna har intagit samma ståndpunkt beträffande konventionens tolkning som sjölagsutredningen.

Enligt en annan tolkning av art. 3 (b), som har hävdats från bl.a. brittisk sida, skulle såvitt gäller en stat som har tillträtt 1969 års oljeansvarighetskonvention undantaget från globalbegränsningsreglerna omfatta endast sådana skador som rent faktiskt ansvarsbegränsas genom 1969 års konvention, dvs. oljeskador i konventionsstater. För en stat som inte har tillträtt den konventionen skulle undantaget från globalbegränsningen enligt 1976 års konvention omfatta – förutom oljeskador i 69-stater – sådana skador i vederbörande stat som skulle ha omfattats av 1969 års konvention om den staten hade varit ansluten till den konventionen.

Den danska kommittén har föreslagit att undantaget från globalbegränsningen för oljeskador endast skall omfatta sådana skador på vilka 1969 års konvention faktiskt är tillämplig.

Den lösning som den svenska sjölagsutredningen föreslagit har kritiserats av redareföreningen.<sup>1</sup> Föreningen framhåller i sitt remissvar att förslaget innebär att det inte längre är fråga om globalbegränsning utan om en separat maximering av ansvaret mot flera olika skadelidande eller kollektiv av skadelidande. Förslaget blir enligt föreningen till nackdel för redaren som under vissa omständigheter kan bli tvungen att upprätta både en ordinarie 1969 års fond, en svensk tilläggsfond (fonder) samt en fond enligt 1976 års regler vid t.ex. en kollision. Redareföreningen hävdar att redarens totala ansvar vid en olycka som leder till oljeskador skall vara högst ett maximum enligt den allmänna globalbegränsningen plus ett maximum enligt oljeansvarighetslagen. Föreningen säger sig inte heller finna något stöd för utredningens tolkning av art. 3 (b) i begränsningskonventionen och hänvisar i det sammanhanget till den tolkning av bestämmelsen som har gjorts i bl.a. Storbritannien.

Frågan om tolkningen av art. 3 (b) i 1976 års konvention har diskuterats vid ett möte med IMO:s juridiska kommitté i oktober 1982. Vid diskussionen visade det sig att den brittiska tolkningen av konventionen fick stöd av samtliga delegationer som yttrade sig utom de svenska och norska.

Utformningen av art. 3 (b) var föremål för omfattande diskussioner under 1976 års diplomatiska konferens. Enligt min uppfattning ger varken konventionens ordalydelse eller vad som förekom under den diplomatiska konferensen något direkt stöd för vare sig den ena eller den andra tolkningen. Jag anser att båda de tänkbara lösningarna, dvs. den lösning som sjölagsutredningen har förordat och en lösning grundad på den brittiska tolkningen, rymms inom konventionstexten.

Jag vill i detta sammanhang påpeka att båda lösningarna i praktiken i regel kommer att leda till samma resultat. Det torde nämligen bli sällsynt att svenska domstolar får bedöma frågan om ansvarsbegränsning för oljeskador som inte omfattas av 1969 års konvention. Utanför den konventionen faller skador i icke konventionsstat och skador på det fria havet. Mot bakgrund av det skadebegrepp som konventionen bygger på (skada genom förorening) är det över huvud taget inte så vanligt att skador i konventionens mening uppkommer på det fria havet. I praktiken kan det inte heller förekomma att oljeskador uppkommer både i en konventionsstat och i en icke konventionsstat i samband med olyckor i svenska farvatten eller eljest i östersjö- och nordsjöområdet. Samtliga strandstater i dessa områden har nämligen tillträtt 1969 års konvention. För det fall att

<sup>1</sup> Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening och Rederiföreningen för mindre fartyg har avgett ett gemensamt remissyttrande. När det i det följande hänvisas till Sveriges redareförening (redareföreningen) avses således de synpunkter som gemensamt har framförts av de nu nämnda remissinstanserna.

talán förs vid en svensk domstol mot en svensk redare i anledning av en olycka i någon annan del av världen är det tänkbart att en sådan situation kan uppkomma. Det torde dock bli sällsynt att en sådan talan väcks vid svensk domstol.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört anser jag det vara av avgörande betydelse att de allra flesta stater som kan förväntas tillträda 1976 års konvention delar den brittiska uppfattningen rörande konventionens tolkning. Jag anser därför för egen del att Sverige, i likhet med Danmark, bör utforma sin lagstiftning i enlighet med den tolkning av konventionen som har hävdats från brittiskt håll. Även den finska lagstiftningen torde komma att grundas på den brittiska tolkningen. Detta innebär att i den svenska lagstiftningen från globalbegränsningen enligt 1976 års konvention undantas endast sådana oljeskador på vilka 1969 års konvention faktiskt är tillämplig. Någon särskild ansvarsgräns för oljeskador av det slag som utredningen har föreslagit blir då inte aktuell.

Utredningen har föreslagit att reglerna om begränsningsfond i sjölagens 15 kap. skall tillämpas också i fråga om sådan fond som upprättas enligt oljeansvarighetslagen. Därmed skulle vissa av de särskilda bestämmelserna om begränsningsfond i oljeansvarighetslagen bli onödiga och kunna upphävas. Förslaget har lämnats utan erinran av remissinstanserna. Jag vill för min del framhålla att det givetvis är lämpligt att en begränsningsfond upprättas och fördelas efter samma regler, oavsett om fonden grundas på oljeansvarighetslagen eller på de allmänna globalbegränsningsreglerna i sjölagen. Jag tillstyrker därför utredningens förslag i denna del.

## 5.2 Aténkonventionen

*Departementsförslaget:* Sverige avstår från att tillträda Aténkonventionen, eftersom konventionens begränsningbelopp för passagerares ersättningsanspråk är för låga. I stället höjs de nuvarande begränsningbeloppen i 6 kap. sjölagen. Lagstiftningen anpassas till konventionen i övriga delar.

*Utredningens förslag* överensstämmer med departementsförslaget (se betänkandet s. 118-120).

*Remissinstanserna:* Ett flertal av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag att Sverige inte skall tillträda konventionen. De finner det samtidigt angeläget att Sverige inom IMO verkar för en höjning av begränsningbeloppen i konventionen för att möjliggöra ett senare svenskt tillträde. Några remissinstanser förordar att Sverige ansluter sig till konventionen. De hänvisar därvid främst till intresset av en bred anslutning till konventionen.

*Skäl för departementsförslaget*

## Tillträdesfrågan

Utredningen har föreslagit att Sverige inte skall tillträda konventionen, eftersom de begränsningsbelopp som föreskrivs där enligt utredningen är för låga. Utredningen har ansett att Sverige inom IMO bör aktualisera frågan om översyn av konventionens begränsningsbelopp. Enligt utredningen bör översynen sikta till en avsevärd förhöjning av beloppen. Vidare bör översynen leda till att i konventionen tas in bestämmelser som gör det möjligt att med regelbundna mellanrum ändra beloppen mot bakgrunden av inflatoriska förändringar. Utredningen har dessutom föreslagit en höjning av begränsningsbeloppen i 6 kap. sjölagen.

De flesta av remissinstanserna delar utredningens uppfattning att begränsningsbeloppen i konventionen är för låga och att de nordiska staterna därför bör avstå från att tillträda konventionen. Åtskilliga av dessa finner det angeläget att frågan om en höjning av begränsningsbeloppen aktualiseras inom IMO.

En avvikande uppfattning redovisas av Advokatsamfundet, Svenska bankföreningen, Skånes Handelskammare och Sveriges redareförening. Dessa remissinstanser anser att Sverige bör tillträda Aténkonventionen och därefter inom IMO verka för en revision av beloppen. Stockholms tingsrätt är inte övertygad om att Sverige bör ställa sig utanför konventionen.

Stockholms tingsrätt framhåller sålunda att det finns ett behov av en konvention på detta rättsområde. Enligt Advokatsamfundet har nuvarande ansvarsgränser inte på något stötande sätt inkräktat på skadelidande passagerares rätt till ersättning. Samfundet avstyrker därför en omreglering av ansvarsgränserna på endast nordisk bas och rekommenderar att den nuvarande regleringen består i vart fall till dess Aténkonventionen får en efterföljare med bredare internationell uppslutning. Bankföreningen hävdar att intresset av rättsenhet talar för en svensk anslutning till Aténkonventionen. Enligt föreningen torde Sverige genom att tillträda konventionen få större möjligheter att påverka konventionens framtida utformning. Även Skånes Handelskammare förordar en svensk anslutning till konventionen och pekar särskilt på den besvärliga konkurrenssituation som svensk sjöfart befinner sig i. Om utredningens förslag om höjda begränsningsbelopp genomförs utan att en motsvarande höjning sker i utomnordiska länder, skulle detta enligt handelskammaren öka konkurrenssvårigheterna för de svenska redarna.

Sveriges redareförening anser att Sverige bör ratificera Aténkonventionen. Enligt redareföreningen är passagerarbefordran till sjöss en lika internationell näring som befordran av gods, och önskemålet om enhetliga internationella regler vid passagerarbefordran är därför lika stort. De nordiska ländernas ställningstagande kan enligt redareföreningen starkt påver-

ka andra nationers beslut i ratificeringsfrågan. Om de nordiska länderna väljer att inte tillträda konventionen, kan enligt redareföreningen följden bli att konventionen aldrig träder i kraft. Redareföreningen anför vidare att Aténkonventionen är intimt förknippad med 1976 års begränsningskonvention och dennas regler för passageraransvarsbegränsning. I avseende på belopp är de två konventionerna direkt samskrivna. Försäkringsbarhetens gränser såsom de har överenskommit i art. 6 i 1976 års konvention har enligt redareföreningen haft som en klar förutsättning att den ansvarsförsäkrade skall vara bunden av Aténkonventionen. Den utgör enligt föreningen tillsammans med 1976 års begränsningskonvention och 1969 års oljeansvarighetskonvention ett block som uttömmande reglerar redareansvarets begränsning. Föreningen anför att beloppsbestämningar samt bedömningen av kumulationsrisker har för de tre konventionerna sammanlagt balanserats mot försäkringsmarknadens kapacitet.

För egen del får jag anför följande.

De begränsningsbelopp som föreskrivs i Aténkonventionen ligger enligt min uppfattning på en så låg nivå att de från svensk utgångspunkt redan nu är i lägsta laget. Konventionens begränsningsbelopp motsvarar i huvudsak de belopp som f.n. finns i 6 kap. sjölagen. Sedan konventionen antogs år 1974 har dessa begränsningsbelopp på grund av inflationen kommit att i betydlig grad minska i värde. Det svenska konsumentprisindexet har sedan dess ökat med över 100 procent. För att begränsningsbeloppen nu skall ha motsvarande köpkraft som när de fastställdes år 1974 skulle alltså krävas att de mer än fördubblades. Genom att ratificera konventionen skulle Sverige dessutom folkrättsligt binda sig för att behålla begränsningsbeloppen även när dessa efter hand minskar ytterligare i värde. Särskilt när det gäller ansvaret för personskador är det enligt min uppfattning inte försvarbart att låsa sig för en sådan utveckling. Jag vill också framhålla att det nuvarande begränsningsbeloppet för personskador från svensk sida ansågs otillfredsställande redan när det togs in i sjölagen år 1973, men det godtogs då av hänsyn till önskemålet om nordisk rättslikhet (prop. 1973:137 s. 104).

Frågan är nu om det trots den kritik som måste riktas mot konventionens begränsningsbelopp finns starka skäl att ändå tillträda konventionen. Jag vill då först framhålla, att jag givetvis anser det vara angeläget att det inom transporträtten i största möjliga utsträckning råder en internationell rättslikhet grundad på internationella konventioner. I likhet med utredningen anser jag emellertid att det inte föreligger något stort behov av en internationell enhetlighet i den rättsliga regleringen för passagerartransporter till sjöss. I detta avseende skiljer sig enligt min uppfattning reglerna om passagerarbefordran från t.ex. reglerna om godsbeordran. Som framgår av utredningens betänkande (s. 118 f) äger den passagerartrafik som berör svenska intressen till den övervägande delen rum inom landet eller mellan de nordiska länderna. Passagerartrafiken på andra länder är volymmässigt av mindre betydelse. Behovet av rättsenhet gör sig därför i huvudsak

gällande inom Norden. Enligt min uppfattning skulle det därför inte ha någon betydelse för konkurrensmöjligheterna för svensk sjöfart, om Sverige avstår från att tillträda konventionen och i svensk lagstiftning inför högre begränsningsbelopp än de som föreskrivs i konventionen. Jag vill också påpeka att Aténkonventionen hittills har tillträtts av endast sex stater. Arabrepubliken Jemen, Liberia, Spanien, Storbritannien, Tonga och Tyska Demokratiska Republiken. Det är mindre troligt att den kommer att få någon större anslutning av andra viktiga sjöfartsländer.

Några remissinstanser har uttryckt farhågor för att Sverige som icke konventionsstat skulle få ringa möjligheter att påverka arbetet med en revision av konventionen. Enligt min uppfattning finns det knappast fog för några större farhågor i detta avseende. Om de nordiska länderna inom IMO gemensamt tar upp frågan om en revision av begränsningsbeloppen, torde dessa länders inflytande på revisionsarbetet inte i någon större omfattning bero på om de har tillträtt konventionen eller ej. Möjligheten för de nordiska länderna att påverka en sådan revision ökar enligt min uppfattning, om den nationella lagstiftningen i övrigt överensstämmer med konventionen.

Vad härefter angår anknytningen mellan Aténkonventionen och 1976 års begränsningskonvention är det givetvis riktigt, som redareföreningen har påpekat, att man beaktade de begränsningsbelopp som anges i Aténkonventionen när man vid utarbetandet av 1976 års konvention skulle bedöma försäkringsmarknadens kapacitet. Enligt min mening finns det emellertid inte något som tyder på att försäkringsmarknaden i dag inte skulle ha kapacitet för att till rimliga premiekostnader täcka de begränsningsbelopp som utredningen har föreslagit.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört biträder jag utredningens förslag att Sverige skall avstå från att tillträda Aténkonventionen. Liksom utredningen anser jag emellertid att Sverige bör i allt väsentligt anpassa sin lagstiftning till Aténkonventionen utom såvitt gäller begränsningsbeloppen. Även om rättslikhet inte är av avgörande betydelse när det gäller sjötransport av passagerare, är det enligt min uppfattning ändå önskvärt att den svenska lagstiftningen i huvudsak kommer att överensstämma med vad som kommer att gälla i andra länder, särskilt då i länder med vilka Sverige upprätthåller regelbunden passagerartrafik. Mitt förslag i detta avseende innebär att svensk rätt i mycket stora delar kommer att överensstämma med lagstiftningen i de länder som tillträder Aténkonventionen.

Det svenska ställningstagande som jag nu har förordat innebär givetvis inte att Sverige skulle ge upp tanken på att i framtiden tillträda Aténkonventionen. En förutsättning för ett svenskt tillträde måste dock vara att de begränsningsbelopp som föreskrivs i konventionen höjs till minst den nivå som nu föreslås i de nordiska länderna. Utredningen har förordat att man från svensk sida inom IMO skall aktualisera frågan om en översyn av Aténkonventionens begränsningsbelopp. Jag anser för min del att Sverige

tillsammans med de andra nordiska länderna vid lämplig tidpunkt bör verka för att frågan om en översyn av Aténkonventionens begränsningsbelopp tas upp på IMO:s arbetsprogram.

Jag delar utredningens uppfattning att man vid en sådan översyn bör sträva efter att, förutom att åstadkomma en avsevärd höjning av begränsningsbeloppen, få till stånd en ordning som gör det möjligt att med jämna mellanrum på ett enkelt sätt ändra beloppen med anledning av inflationens verkningar. Som utredningen framhållit har utvecklingen under 1970-talet visat hur bräckligt ett system med konventionsbundna begränsningsbelopp är i inflationstider. Frågan hur man skall få till stånd ett system som möjliggör att realvärdena på begränsningsbelopp i internationella konventioner behålls oförändrade är därför av betydelse inte bara för Aténkonventionen utan också för andra internationella konventioner som innehåller begränsningsbelopp, t.ex. 1976 års begränsningskonvention. Denna fråga har bl.a. studerats inom FN:s kommission för handelsrätt (UNCITRAL). Även inom IMO har denna fråga diskuterats ingående, bl.a. i samband med arbetet på ett utkast till en konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods och i samband med den pågående revisionen av 1969 års oljeansvarighetskonvention och 1971 års oljeskadefondskonvention.

#### Den svenska lagstiftningen

Beträffande begränsningsbeloppens storlek har utredningen föreslagit att dessa såvitt avser personskada och förlust av eller skada på fordon höjs något mer än som motsvarar en justering för att kompensera den inflation som har ägt rum sedan år 1974. De remissinstanser som har uttalat sig i frågan har inte haft någon erinran mot förslaget i denna del.

I fråga om det föreslagna begränsningsbeloppet för *personskador*, 100 000 SDR (ca 790 000 kr.), vill jag framhålla att just detta belopp föreskrivs i det senaste instrument på lufträttens område som reglerar fraktförarens ansvar för personskador, nämligen 1975 års Montrealprotokoll nr. 4, ett ändringsprotokoll till Warszawakonventionen av år 1929. Visserligen har Sverige inte tillträtt detta Montrealprotokoll och det har inte heller trätt i kraft ännu. Det finns emellertid vissa utsikter för att protokollet inom de närmaste åren kommer att få en tillräcklig anslutning för att träda i kraft. Med anledning härav pågår arbete inom berörda departement i de nordiska länderna med den lagstiftning som erfordras för ett tillträde till Montrealprotokoll nr 4. Det är givetvis angeläget att möjligheterna för skadelidande att få ersättning, särskilt för personskador, är ungefär lika goda oavsett om skadorna uppstår i samband med luftransport eller sjöfart. Detta förhållande är enligt min mening ett tungt vägande skäl för det begränsningsbelopp för personskador som utredningen har föreslagit.

Jag ansluter mig därför till utredningens förslag såvitt gäller personska-

dor. Vidare anser jag att det begränsningsbelopp som utredningen har föreslagit vid *försening av passagerare*, 2 000 SDR (ca 16 000 kr.), är lämpligt. Jag tillstyrker också de föreslagna begränsningsbeloppen för *resgodsskador*: 1 300 SDR (ca 10 000 kr.) för handresgods, 2 000 SDR (ca 16 000 kr.) för annat resgods och 5 000 SDR (ca 40 000 kr.) för dyrbarheter som passageraren har lämnat till förvaring hos bortfraktaren.

Såvitt gäller *skador på fordon* har utredningen föreslagit ett begränsningsbelopp på 8 000 SDR. Enligt utredningen skulle detta begränsningsbelopp, som när betänkandet lades fram motsvarade ca 45 000 kr., täcka värdet på en något begagnad genomsnittsbil. Sjurättsföreningen i Göteborg har anfört att det inte finns någon anledning att sätta begränsningsbeloppet till en nivå, som inte torde förslå till att täcka bilskadorna i normalfallet och vars realvärde till följd av den fortgående inflationen snart kommer att minska. Föreningen föreslår därför att begränsningsbeloppet i det berörda avseendet sätts till ca 100 000 kr., en gräns som enligt föreningen i normalfallet bättre torde överensstämma med genomsnittsbilens värde.

Enligt min uppfattning måste det begränsningsbelopp som utredningen har föreslagit, 8 000 SDR (f.n. ca 60 000 kr.) anses i huvudsak motsvara värdet på en något begagnad genomsnittlig personbil. De övriga nordiska länderna har inte funnit anledning att föreslå ett högre begränsningsbelopp för bilskador än det som resp. kommitté har förordat. Mot bakgrund härav finner jag inte skäl att gå ifrån utredningens förslag på denna punkt.

Kritik har framförts mot utredningens förslag beträffande *självrisk*. Enligt förslaget skulle bortfraktaren alltid ha rätt till avdrag för självriskbelopp vid förseningsskador och skador på fordon och resgods. Enligt gällande svensk rätt liksom enligt konventionen är bortfraktaren berättigad att göra avdrag för självrisk endast om avtal har träffats om detta mellan bortfraktaren och passageraren. Som skäl för förslaget har utredningen anfört att det, framför allt av praktiska skäl, torde vara ögörligt att kräva att ett sådant avtal vid varje enskilt tillfälle sluts individuellt mellan parterna i avtalet om passagerarbefordran. Eftersom en sådan klausul är tyngande för passageraren, är det vidare enligt utredningen osäkert om en klausul i de allmänna resevillkor som bortfraktaren använder skulle anses utgöra del av befordringsavtalet.

Göteborgs tingsrätt har ansett att självrisk även i fortsättningen bör förutsätta att bortfraktaren i sina befordringsvillkor har gjort förbehåll därom. Konsumentverket har hävdat, att en lösning i enlighet med utredningens förslag skulle medföra att resenärens möjligheter att informera sig om att självrisk över huvud taget tas ut starkt begränsas. Enligt verket får det anses att informationsmöjligheten är bättre, om bortfraktaren åtminstone måste göra ett generellt åtagande för att få ta ut självrisken.

Mot bakgrund av denna remisskritik har frågan diskuterats vid nordiska departementsöverläggningar. Från de övriga nordiska länderna har därvid framhållits, att ett krav på särskilt avtal endast skulle komma att leda till

att i befodringsavtalet, dvs. biljetten, tas in ett förbehåll om självrisk. Passageraren skulle med andra ord inte komma i någon bättre ställning, om ett sådant krav ställdes upp. Mot denna bakgrund har man från de övriga nordiska ländernas sida inte varit beredd att gå ifrån den ordning som kommittéerna har föreslagit.

Jag har tidigare framhållit att önskemålet om nordisk enhetlighet väger tungt. Det gör sig särskilt starkt gällande i fråga om reglerna för passagerarbefordran. Den befordran som rör svenska intressen sker nämligen, förutom inom Sverige, till en helt övervägande del mellan de nordiska länderna. Jag är därför beredd att godta utredningens förslag på denna punkt.

Utredningen har lagt fram förslag till en *modernisering av språket* i 6 kap. sjölagen. Även jag anser det lämpligt att se över språket i samtliga paragrafer i kapitlet, även om flertalet av bestämmelserna inte ändras i sak. En remissinstans, Göteborgs tingsrätt, har anfört, att en sådan språklig översyn inte får vara ett självändamål utan bör utgöra ett sätt att få en enklare och mera lättförståelig lagtext. Enligt tingsrätten har utredningen inte lyckats med detta. Tingsrätten påpekar också att förslaget i den delen inte läggs fram som ett gemensamt nordiskt förslag. Jag vill i anledning härav framhålla att det just är önskemålet att i så stor utsträckning som möjligt bibehålla den nordiska enhetligheten som föranleder mig att avstå från att föreslå mera långtgående förändringar i språkligt hänseende. De smärre språkliga justeringar som utredningen har föreslagit anser jag emellertid uppfyller syftet att något modernisera språket.

### 5.3 Ratifikation av 1979 års protokoll till Haag-Visbyreglerna

*Departementsförslaget:* Sverige ratificerar 1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna. SDR införs som beräkningsenhet även i 5 kap. sjölagen.

*Utredningens förslag:* Utredningen berör inte frågan.

*Remissinstanserna* berör inte frågan.

*Skäl för departementsförslaget:* 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 är bundet av konventionen i dess lydelse enligt 1968 års protokoll. 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. Som tidigare har nämnts (avsnitt 3.1) har utvecklingen inom det internationella valutasystemet lett till att man har reviderat de konventioner som innehåller begränsningsbelopp grundade på guldvärdet. Vid den trettonde sessionen med den permanenta diplomatiska sjörättskonferensen i Bryssel

i december 1979 antogs ett ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna. Vid konferensen antogs vidare ett ändringsprotokoll till 1957 års begränsningskonvention. Protokollen innebär att begränsningsbeloppen skall uttryckas i SDR i stället för Poincaréfrancs. När protokollen utarbetades ansågs en SDR motsvara 15 Poincaréfrancs.

Sverige har tidigare ratificerat de protokoll av motsvarande slag som har antagits till konventioner på lufrättens och oljeskadelagstiftningens områden. 1979 års ändringsprotokoll ansluter i fråga om innehållet nära till de protokoll som Sverige har ratificerat.

I den proposition i vilken frågan om ratifikation av dessa tidigare protokoll förelades riksdagen (prop. 1977/78:70) berörde föredragande statsrådet frågan hur omräkning från guldfrancs till svenska kronor borde ske vid tillämpningen av kvarstående bestämmelser om guldfrancs i svensk lagstiftning, bl.a. i sjölagen. Han uttalade därvid (s. 32), att det enligt hans mening var riktigast att i den nya situation, som utvecklingen inom valutakurssystemet hade fört med sig, göra omräkningen från guldmynt till nationellt mynt via SDR enligt den metod som hade använts vid utarbetandet av de redan antagna ändringsprotokollen inom lufrätten och oljeskadelagstiftningen. Därvid hade en SDR ansetts motsvara 15 Poincaréfrancs. För att möjliggöra en sådan tillämpning av guldfrancsbestämmelserna borde enligt föredraganden i en författning anges motvärdet i SDR av de begränsningsbelopp som i svensk lagstiftning var uttryckta i guldfrancs och som byggde på konventioner vilkas guldfrancsbestämmelser ännu inte hade reviderats. I enlighet härmed ges regeringen i 348 § sjölagen rätt att kungöra motvärdet av francs uttryckt i SDR. En förordning har också utfärdats med stöd av bestämmelsen, förordningen (1978:140) om motvärdet av vissa guldfrancs uttryckt i Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter. Den omräkningsmetod som föreskrivs i 1979 års protokoll tillämpas därför redan för svensk del. Motsvarande gäller i de övriga nordiska länderna.

Som har nämnts i det föregående föreslår sjölagsutredningen att SDR införs som beräkningsenhet såvitt gäller begränsningsbeloppen i 6 kap. och 10 kap. sjölagen. Om förslaget genomförs, skulle Poincaréfrancs kvarstå som beräkningsenhet bara i 5 kap.

I den svenska delegationens rapport från 1979 års Brysselkonferens uttalades det, att förslag till de ändringar i sjölagen som föranleddes av de i Bryssel antagna protokollen borde föreläggas riksdagen samtidigt med de förslag som väntades bli följderna av sjölagsutredningens kommande betänkande.

Med härtsyn till vad som nu har anförts är det enligt min mening naturligt att Sverige ratificerar 1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna. I samband med ratifikationen bör sjölagen ändras så att de nuvarande begränsningsbeloppen i 5 kap. som uttrycks i Poincaréfrancs (120 §) byts ut mot de i protokollet upptagna motvärdena i SDR. Detta föranleder änd-

ringar även i den nuvarande 348 § sjölagen (som enligt förslaget motsvarar 369 §) samt i 261 §.

1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna träder i kraft tre månader efter den dag då fem stater har tillträtt protokollet. Hittills har endast två stater, Spanien och Storbritannien, ratificerat det. Emellertid har i Danmark lagts fram proposition med förslag om ratifikation av ändringsprotokollet, och motsvarande proposition torde komma att läggas fram i Norge inom kort. Genom de tre nordiska ländernas tillträde skulle protokollet få tillräcklig anslutning för att träda i kraft. Tidpunkten för de nordiska ländernas tillträde till 1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna bör därför anpassas så att den därav föranledda lagstiftningen kan sättas i kraft samtidigt som de övriga lagändringarna.

Såvitt gäller 1979 års ändringsprotokoll till 1957 års begränsningskonvention vill jag erinra om att jag i det föregående (avsnitt 5.1.1) har föreslagit att Sverige skall säga upp den konventionen. Det finns därför inte någon anledning för Sverige att tillträda detta protokoll.

## 6 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad som nu anförts har inom justitiedepartementet upprättats 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.

Förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 6*.

## 7 Specialmotivering

### 7.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen

#### *Andra kapitlet*

#### *Om skeppsregistrering*

39 §

Denna paragraf innehåller i sin nuvarande lydelse hänvisningar till 351 §. Denna hänvisning har ändrats till att avse 372 §. Innehållet i 351 § har nämligen i förslaget flyttats till 372 §.

#### *Femte kapitlet*

#### *Om befordran av gods*

120 §

I förevarande paragrafs andra stycke behandlas gränserna för bortfraktarens ansvarighet vid godsbefordran. Begränsningsbeloppen anges i para-

grafens nuvarande lydelse i frans. Därmed avses enligt hänvisning till nuvarande 348 § Poincaréfrans. Förslaget innebär att SDR ersätter Poincaréfrans som beräkningsenhet. Ansvarigheten kommer sålunda att för varje kolli eller annan enhet av godset uppgå till 666,67 SDR (ca 5 000 kr.) eller till 2 SDR (ca 16 kr.) per kilo av godsets bruttovikt, om ansvarigheten därigenom blir högre. Ändringarna föranleds av en svensk anslutning till 1979 års ändringsprotokoll till de s.k. Haag-Visbyreglerna (jfr avsnitt 5.3).

#### 168 §

I paragrafen har gjorts endast den ändringen att hänvisningen i första stycket till 347 § skall gälla 368 §. Ändringen har föranletts av att bestämmelserna i nuvarande 15 kap. (344-355 §§) enligt förslaget skall betecknas 16 kap. (365-376 §§).

#### *Sjätte kapitlet*

##### *Om befordran av passagerare och resgods*

Bestämmelserna i 6 kap. sjölagen skall enligt den nuvarande lydelsen av 172 § tillämpas bara i den mån annat inte följer av avtal eller sedvänja. Undantag görs dock för 178 § och för vad som följer av 200 och 201 §§. Den verkliga innebörden av dessa reservationer är att kapitlets bestämmelser i mycket väsentliga avseenden är tvingande. Bestämmelsen i 172 § är därför i viss mån vilseledande. Vidare bör regleringen av i vilken mån kapitlets bestämmelser är tvingande finnas samlade på ett ställe i kapitlet. På grund härav har 172 § upphävts och bestämmelser om i vilken utsträckning avtalsvillkor, som strider mot reglerna i detta kapitel, är giltiga har samlats i 200 och 201 §§.

#### 171 §

Paragrafen innehåller vissa begreppsdefinitioner som grundas på art. 1 i Aténkonventionen. I paragrafen i dess gällande lydelse definieras begreppen bortfraktare, resgods och handresgods. I förslaget har dessutom tagits in en definition av begreppet passagerare.

En remissinstans har ansett att definitionerna av bortfraktare och passagerare bör brytas ut från förvarande paragraf och göras till uttryckliga bestämmingar av tillämpningsområdet för 6 kap. En sådan lösning skulle utgöra ett avsteg från den teknik som har använts vid utformningen av kapitlet utan att innebära någon ändring i sak. Någon sådan utbrytning har därför inte gjorts.

Beträffande definitionen av *bortfraktare* och *handresgods* (art. 1.1 (a) respektive 1.6 i konventionen) har i förslaget gjorts vissa språkliga förändringar i förhållande till de nuvarande bestämmelserna. Någon ändring i sak föreligger däremot inte.

Bortfraktare är den som sluter befodringsavtal med passageraren. Något krav på att bortfraktaren själv förfogar över ett fartyg eller utrymme i ett fartyg föreligger inte. En resebyrå som i eget namn ingår avtal om

passagerarbefordran faller således in under definitionen. Liksom hittills bör reglerna i 6 kap. tillämpas bara på kommersiell befordran trots att konventionen inte innehåller någon uttrycklig begränsning i detta avseende. I definitionen av begreppet bortfraktare har därför behållits den bestämmelse som anger att det skall vara fråga om en yrkesmässig befordran eller en befordran mot vederlag.

I fråga om definitionen av *resgods* görs för närvarande undantag för gods som befordras enligt certeparti eller konossement. I enlighet med konventionen (art. 1.5) har tillägg gjorts för de fall då gods befordras enligt annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. Härmed avses främst godskvitton av olika slag.

I konventionen har levande djur undantagits i *resgods*definitionen. Utredningen har emellertid inte ansett skäl föreligga att göra ett sådant undantag. Någon remisskritik har inte framförts på denna punkt, och utredningens förslag har därför följts. Begreppet *resgods* omfattar därför, liksom f.n., även levande djur. Beträffande den nuvarande möjligheten för bortfraktaren att friskriva sig från ansvar för levande djur hänvisas till vad som anförs i anslutning till 201 §.

I paragrafen har i överensstämmelse med konventionen (art. 1.4) tagits in en definition av begreppet *passagerare*. Av denna definition framgår bl.a. att en person som med bortfraktarens samtycke åtföljer ett fordon eller levande djur som är föremål för godstransport skall anses som passagerare. Såvitt gäller transport av lastbil med åtföljande chaufför följer detta enligt motivuttalanden i 1973 års lagstiftningsärende (prop. 1973:137 s. 134) redan av förevarande paragraf i dess nu gällande lydelse.

#### 173–180 och 182–188 §§

Av skäl som har anförts i det föregående (avsnitt 5.2) har språket i kapitlet moderniserats. Bl.a. har termen "befordringen" där det har varit möjligt bytts ut mot "resan" och "befordringsavgift" mot "biljettpris". I de här nämnda paragraferna har inte några sakliga ändringar vidtagits utan endast språkliga.

I anslutning till 188 § bör särskilt framhållas att ansvaret för försening inte bara gäller dröjsmål som uppkommer till följd av någon händelse under befordringen, såsom är fallet med ansvaret för personskada. Bestämmelsen täcker också det fallet att förseningen beror på att fartyget har kommit för sent fram till den hamn där passageraren har gått ombord eller liknande orsak (jfr prop. 1973:137 s. 101, 140). För ett sådant dröjsmål bär bortfraktaren emellertid inte något tvingande ansvar (jfr 201 § första stycket).

#### 189 §

I paragrafen regleras bortfraktarens ansvar för skador på *resgods*.  
I första stycket har endast gjorts språkliga ändringar.

Enligt *andra stycket* i dess nuvarande lydelse är bortfraktaren inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter, om han inte uttryckligen har åtagit sig sådan ansvarighet. Enligt utredningens förslag skall bortfraktaren i stället bli ansvarig för dyrbarheter bara när han har tagit emot egendomen för säker förvaring, dvs. till förvaring i kassaskåp eller liknande. Ändringen grundar sig på art. 5 i Aténkonventionen.

Några remissinstanser har ansett att kravet på uttryckligt åtagande bör kvarstå. Man har därvid hänvisat till att uttrycket "for the agreed purpose" har behållits i Aténkonventionen och att en avvikelse från konventionstexten inte är sakligt befogad. Det uttryckliga åtagande som nämns i den gällande lydelsen av förevarande paragraf avser emellertid själva ansvarigheten. Den bestämmelsen har inte någon motsvarighet i Aténkonventionen. Förutsättningen enligt konventionen för ansvarighet är att redaren uttryckligen åtar sig en säker förvaring av egendomen ("for the agreed purpose of safe-keeping"). För att återge den konventionsbestämmelsen torde det vara tillräckligt att ange att egendomen har tagits emot för säker förvaring. I detta ligger givetvis ett åtagande. Lagtexten har därför avfattats i enlighet med utredningens förslag.

#### 191 §

I denna paragraf regleras bevisbördans placering i mål om transportansvar.

Av paragrafens nuvarande lydelse följer att det presumeras att fel eller försummelse föreligger på bortfraktarens sida. I fråga om personskada eller förlust av eller skada på handresgods gäller dock den omvända bevisbördan endast när skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. I förslaget har det tillägget gjorts att bortfraktarens presumtionsansvar för personskador och handresgods skall gälla även vid fel i fartyget. Tillägget grundar sig på art. 3.3 i konventionen.

Som fel i fartyget kan t.ex. anses sådana brister som att det saknas ledstång eller halkskydd. Vid stöld av handresgods som har förvarats i en passagerarhytt bör bristande låsanordningar till hytten anses som fel i fartyget.

Det följer av allmänna principer för bevisbördans placering att det åligger passageraren inte bara att visa att skadan har uppkommit under befordringen utan också att det har förelegat ett fel i fartyget och ett samband mellan skadan och detta fel.

#### 192 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om ansvarsgränserna för de olika slags skador som behandlas i 6 kap. sjölagen.

I konventionen finns i artiklarna 7 och 8 bestämmelser om begränsning

av transportöransvaret till vissa belopp som i huvudsak motsvarar dem som f.n. föreskrivs i denna paragraf. Såsom närmare har utvecklats i avsnitt 5.2 har dessa belopp höjts.

Enligt *första stycket* är begränsningsbeloppet för varje passagerare vid personskada 100 000 SDR (ca 790 000 kr.). I konventionen (art. 7.1) har särskilt angetts att ansvarsgränsen för personskada gäller även när ersättningen enligt domstolslandets lag utgår i form av periodiska utbetalningar. Utredningen har inte ansett det nödvändigt att särskilt ange detta i lagtexten, eftersom det enligt utredningen ändå torde vara klart att så är fallet. En bestämmelse som motsvarar Aténkonventionens art. 7.1 finns i art. 22 i Warszawakonventionen om internationell luftbefordran i dess lydelse enligt 1955 års Haagprotokoll. Motsvarande bestämmelse finns i 9 kap. 22 § luftfartslagen (1957:297). Mot bakgrund härav har i förevarande lagrum tagits in en bestämmelse som svarar mot nämnda lagrum i luftfartslagen. Slutligen föreskrivs att begränsningsbeloppet vid försening av passagerare inte skall överstiga 2 000 SDR (ca 16 000 kr.) för varje passagerare.

I *andra stycket* anges, liksom f.n., de ansvarsgränser som gäller vid skada på eller förlust eller försening av resgods.

Enligt *punkt 1* är begränsningsbeloppet för handresgods 1 300 SDR (ca 10 000 kr.) för varje passagerare. Till skillnad från vad som gäller enligt den nuvarande lydelsen och motsvarande bestämmelse i konventionen omfattar ansvarsgränsen även handresgods som förvaras i eller på ett medfört fordon. Det kan nämligen inte anses rimligt att ansvarsgränsen för fordon (punkt 3) skall omfatta sådant handresgods.

I *punkt 2* anges det begränsningsbelopp som gäller för dyrbarheter som bortfraktaren enligt 189 § andra stycket har tagit emot för förvaring. Begränsningsbeloppet är 5 000 SDR (ca 40 000 kr.) för varje passagerare. Någon motsvarande ansvarsgräns finns inte i sjölagen i dess nu gällande lydelse. Av konventionen (art. 5) framgår inte klart om begränsningsbeloppet för annat resgods än handresgods och fordon skall omfatta även dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring eller om en särskild ansvarsgräns skall gälla för dessa. För resgods i allmänhet föreslås ett begränsningsbelopp på 2 000 SDR (ca 16 000 kr.). Om det allmänna begränsningsbeloppet för resgods skulle omfatta sådana dyrbarheter, måste det höjas avsevärt. Det har emellertid ansetts bättre att ha två begränsningsbelopp, ett för resgods i allmänhet och ett för dyrbarheter.

I *punkt 3* anges att begränsningsbeloppet för varje fordon är 8 000 SDR (ca 63 000 kr.). Som har nämnts omfattar detta begränsningsbelopp inte handresgods som förvaras i eller på fordonet.

Av *punkt 4* framgår slutligen att begränsningsbeloppet för varje passagerare i fråga om annat resgods är 2 000 SDR (ca 16 000 kr.).

Enligt *tredje stycket* skall samtliga nu nämnda begränsningsbelopp avse det sammanlagda ansvaret för varje resa. Detta motsvarar vad som föreskrivs i art. 7.1 och 8.1-3 i konventionen. Bestämmelsen skiljer sig från

motsvarande lagrums nuvarande lydelse endast på så sätt att även begränsningsbeloppet för skada på eller förlust av handresgods skall gälla för varje resa i stället för som nu för varje skadebringande händelse. Liksom enligt gällande rätt omfattar begränsningsbeloppen inte ränta och rättegångskostnader. Motsvarande bestämmelse finns i art. 10.2 i konventionen.

I *fjärde stycket* hänvisas till definitionen av SDR i 369 §. Av den bestämmelsen följer att omräkning från SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller säkerhet för betalning ställs. Enligt art. 9.2 i konventionen skall i stället omräkning ske på grundval av den nationella valutans officiella värde den dag som avkunnades eller annan dag som parterna har bestämt. Bestämmelsen i 369 § (f.n. 348 §) om omräkning till svenskt mynt gäller generellt för sjölagen. Den torde dessutom ha fungerat väl. Härtill kommer att Sverige enligt förslaget inte f.n. skall ratificera Aténkonventionen. Den ifrågakommande bestämmelsen har därför behållits i sin nuvarande utformning.

Enligt *femte stycket* kan bortfraktaren åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i förevarande paragraf. Åtagandet skall ske skriftligen. Bestämmelsen, som grundar sig på art. 10.1 i konventionen, motsvarar 193 § första stycket första meningen i gällande sjölag. Där sägs i stället att åtagandet skall ske genom en uttrycklig överenskommelse. Kravet på skriftlighet i den nu föreslagna bestämmelsen får ses mot bakgrund av att det är ett allmänt intresse att ett åtagande avseende högre begränsningsbelopp i efterhand kan dokumenteras. Kravet på skriftlighet är uppfyllt, om bortfraktaren i allmänna leveransbestämmelser eller i resebroshyrer o.l. generellt har åtagit sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

#### 193 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om självrisk.

Enligt den gällande lydelsen av denna paragraf kan bortfraktaren förbehålla sig att passageraren själv skall stå risken med visst belopp i fråga om vissa typer av skador. Konventionen innehåller en motsvarande bestämmelse i art. 8.4. Där förutsätts emellertid att bortfraktaren och passageraren träffar avtal om passagerarens självrisk. Det torde, framför allt av praktiska skäl, vara ogörligt att kräva att ett sådant avtal vid varje enskilt tillfälle sluts individuellt mellan parterna i avtalet om passagerarbefordran. Av skäl som har anförts i avsnitt 5.2 har i *första stycket* bortfraktaren getts en obetingad rätt att från skadeståndet göra avdrag för vissa självriskbelopp. Passagerarens självrisk avser samma typ av skador som omfattas av den nuvarande bestämmelsen, dvs. resgods- och dröjsmålsskador. Beloppen har emellertid höjts. Självriskbeloppet för varje fordon som skadas är 150 SDR (ca 1 200 kr.), medan det för annan resgodsskada resp. skada på grund av försening av passagerare eller resgods är 20 SDR (ca 160 kr.).

Självriskbeloppet skall enligt *andra stycket* avräknas från skadans be-

lopp innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 192 § prövas. Detta motsvarar vad som gäller f.n.

## 194 §

Enligt paragrafens nuvarande lydelse går begränsningsrätten förlorad – förutom vid uppsåtligt handlande – när bortfraktaren har handlat "av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma". Motsvarande gäller enligt 197 § andra stycket i dess föreslagna lydelse för personer som bortfraktaren svarar för. I enlighet med art. 13 i Aténkonventionen har ordet "sådan" tillagts före "skada". Det är således inte tillräckligt att skadevållaren insåg att någon form av skada sannolikt skulle bli följden av hans handlande. Hans insikt måste omfatta just sådan skada som sedan inträffade. I fråga om globalbegränsningen enligt 10 kap. har samma bestämmelse tagits in i den föreslagna 237 §, grundad på art. 4 i 1976 års konvention.

Eftersom det har ansetts önskvärt att de bestämmelser som rör förlust av begränsningsrätt utformas i så nära anslutning till den tillämpliga konventionstexten som möjligt har någon motsvarande ändring däremot inte gjorts i 120 § femte stycket. Bestämmelsen i art. 4.5 e) i Haag-Visbyreglerna, som ligger till grund för denna bestämmelse, innehåller nämligen inte något krav på att insikten skall omfatta "sådan" skada. Allmänna principer om adekvat kausalitet torde dock medföra att skillnaden mellan lagtexterna kommer att få endast ringa betydelse i den praktiska tillämpningen.

Uttrycket "och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma" torde strängt taget vara överflödigt med hänsyn till den restriktivitet som iakttas i svensk rätt när det gäller att beteckna ett vårdslöst förfarande som "grovt vårdslöst". Särskilt mot bakgrund av att Aténkonventionen enligt förslaget inte skall ratificeras kunde det därför övervägas att slopa uttrycket i förevarande paragraf. Någon sådan ändring har dock inte gjorts. Det får nämligen anses vara ett starkt önskemål att de bestämmelser i sjölagen som behandlar denna fråga såvitt möjligt är enhetliga.

## 195 §

Paragrafen har endast undergått viss språklig förändring.

## 196 §

Nuvarande 196 § innehåller en bestämmelse som innebär att även bortfraktarens anställda och andra medhjälpare kan åberopa reglerna om befrielse från och begränsning av ansvar och att bortfraktarens och dessa personers sammanlagda ansvar inte skall överstiga begränsningsbeloppen i 192 §. Sådana bestämmelser brukar betecknas Himalaya-bestämmelser efter ett engelskt rättsfall rörande ett fartyg med namnet Himalaya. I nuvarande 197 § regleras en utförande transportörs ansvar. Eftersom Hi-

malaya-bestämmelsen gäller också den utförande transportören och hans folk, har bestämmelserna tagits in i omvänd ordning i förslaget.

Förevarande paragraf motsvarar således 197 § i dess gällande lydelse och innehåller bestämmelser om en utförande transportörs ansvar. Förutom språkliga ändringar föreligger endast skillnad i sak i ett avseende. I *andra stycket andra meningen* i förslaget sägs att, om bortfraktaren har åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i 6 kap., den som utför befordringen inte är bunden av detta såvida han inte skriftligen har samtyckt till det. Bestämmelsen grundar sig på art. 4.3 i konventionen.

I 197 § andra stycket i dess nuvarande lydelse anges uttryckligen att bortfraktarens och den utförande transportörens ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 192 §. Någon motsvarande bestämmelse har inte tagits in i förevarande paragraf. Av 197 § första stycket andra meningen framgår emellertid att någon ändring i sak inte är avsedd. Av denna bestämmelse följer nämligen att de ersättningsbelopp som bortfraktaren och den utförande transportören sammanlagt skall betala inte får överstiga de gränser för ansvarigheten som anges i 192 §.

#### 197 §

Paragrafen motsvarar 196 § i dess gällande lydelse.

I *första stycket* har inte gjorts någon ändring i sak.

I *andra stycket* regleras förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Bestämmelsen motsvarar 194 §. På de skäl som har angetts i anslutning till nämnda paragraf har den ändringen vidtagits i den förevarande bestämmelsen att ordet "sådan" har lagts till före "skada".

#### 199 §

Liksom f.n. hänvisas i denna paragraf till bestämmelser om laga domstol i 337 § och om preskription i 368 § (nuvarande 347 §) sjölagen. De ändringar som har gjorts i första stycket i förevarande paragraf utgör en anpassning till de ändringar som genomförs i 337 §.

#### 200 §

Såsom nämnts inledningsvis har samtliga bestämmelser i 6 kap., som anger i vilken utsträckning avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i kapitlet är giltiga, tagits in i denna och den därpå följande paragrafen.

I *första stycket* återfinns den bestämmelse som f.n. finns i 172 § om att reglerna i 178 §, som gäller ordning och säkerhet ombord, inte får sättas åt sidan genom avtal.

Enligt *andra stycket* är avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181–198 §§, 337 § andra stycket (laga domstol) och 368 § första stycket punkterna 6 och 7 (preskription) ogiltiga i vissa fall. Detta gäller enligt *punkt 1* vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i

övrigt är tillämplig på befordringen. Vidare är sådana avtalsvillkor enligt *punkt 2* ogiltiga även vid annan befordran, om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

De svenska reglerna är således tvingande vid all trafik till eller från Sverige även om utländsk rätt i andra hänseenden är tillämplig på befordringsavtalet, t.ex. därför att både bortfraktaren och passageraren är hemmahörande i främmande stat. I passagerarfart som inte berör de förut nämnda nordiska länderna är däremot de svenska reglerna inte tvingande annat än om svensk rätt är tillämplig på befordringen. Frågan om tillämplig lag skall bedömas enligt svenska internationellt privaträttsliga regler. För att svensk lag skall bli tillämplig krävs enligt dessa regler att befordringen har en viss anknytning till Sverige. En sådan anknytning kan vara att befordringsavtalet har ingåtts i Sverige mellan svenska parter. Om sådana anknytningsfakta föreligger, skall passageraren enligt förevarande lagrum ha det skydd som de svenska rättsreglerna är avsedda att ge.

I överensstämmelse med nu gällande 172 § anges slutligen i *tredje stycket* att övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

#### 201 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om ansvarsfriskrivning.

I *första stycket* regleras bortfraktarens möjlighet till ansvarsfriskrivning beträffande passagerare. Bestämmelsen motsvarar i sak vad som gäller f.n.

I *andra stycket* finns regler för ansvarsfriskrivning beträffande passagerarens handresgods. Bestämmelsen överensstämmer i huvudsak med motsvarande regler i första stycket i dess nuvarande lydelse. Det tillägget har dock gjorts att förbehåll om ansvarsfrihet inte är tillåtet för den tid då handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren är ombord eller vistas i terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanläggning (jfr art. 1.8). Handresgods som finns i eller på ett av passageraren medfört fordon omfattas inte av bestämmelsen.

De speciella risker som föreligger vid godstransport av levande djur finns inte när sällskapsdjur befordras med en passagerare. Det har därför inte ansetts föreligga några skäl att behålla den möjlighet som nu gäller i fråga om generell ansvarsfriskrivning för levande djur (första stycket sista meningen i paragrafens nuvarande lydelse). Det bör vidare påpekas att levande djur inte har undantagits från ansvarsbestämmelserna i 1978 års konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna).

*Tredje stycket* motsvarar i huvudsak andra stycket i dess nuvarande lydelse. Till skillnad från vad som gäller f.n. avses emellertid i första meningen endast de fall då det har avtalats mellan parterna att en bestämd del av befordringen skall utföras av en annan namngiven redare. Inskränkningen har ansetts befogad med hänsyn till att passageraren klart skall kunna veta när en sådan ansvarsfriskrivning som här avses kan komma i fråga.

*Tionde kapitlet**Om redares ansvarighet*

## 233§

I paragrafen har endast gjorts vissa språkliga ändringar.

## 234 §

I denna paragraf, som grundas på art. 1 i 1976 års begränsningskonvention, anges vilka personer som har rätt till globalbegränsning, dvs. rätt att begränsa det samlade ansvaret med anledning av en och samma händelse. Motsvarande bestämmelser finns f.n. i 234 § 1 mom. och 241 § första och andra styckena sjölagen. Jämfört med dessa bestämmelser innebär de nya reglerna att kretsen av begränsningsberättigade har utvidgats något, främst genom att sådana bärgare har tillkommit som utför bärgning utan att använda sig av ett fartyg.

*Första stycket* i paragrafen motsvarar art. 1.1-3 i konventionen. Av detta stycke framgår att rätt till ansvarsbegränsning tillkommer redare, fartygsägare som inte är redare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe, fartygets befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning.

Med *den som i redarens ställe har hand om fartygets drift* avses främst s.k. disponentredare, t.ex. mäklare som i partredares ställe sköter driften av ett fartyg. Även en myndighet som efter rekvisition nyttjar ett fartyg faller in under begreppet (jfr SOU 1961:33 s. 51). Visserligen föreligger enligt förslaget inte begränsningsrätt för sådana fartyg som av en stat brukas uteslutande för statsändamål, om skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning. Har skadan inte orsakats på sådant sätt, föreligger emellertid i princip begränsningsrätt för den rekvirerande myndigheten. I detta hänseende hänvisas till vad som anförs i anslutning till 243 §.

Att konventionens uttryck *fartygets befraktare* ('the charterer of a ... ship') omfattar såväl tidsbefraktare som sådana resebefraktare vilka befraktar fartyget helt eller till viss del är klart. Däremot kan ifrågasättas om även styckegodsbehaftare omfattas av begreppet. Enligt förarbetena till nu gällande bestämmelser i sjölagen om redares ansvarsbegränsning har detta inte ansetts vara fallet (jfr SOU 1961:33 s. 51 f). I en rapport som under det förberedande arbetet på 1976 års konvention avgavs av CMI till IMO uttalas att begränsningsreglerna i 1957 års konvention omfattar alla befraktare, såväl tidsbefraktare som resebefraktare. Frågan synes inte ytterligare ha behandlats vid tillkomsten av 1976 års konvention.

Redareföreningen har i sitt remissyttrande framhållit att konventionen talar om befraktare av fartyg som används till fart i öppen sjö och att det valda uttryckssättet skulle tyda på att endast helbefraktning avses. Flera andra remissinstanser anser däremot att rätten till ansvarsbegränsning bör

gälla alla befraktare. Även om konventionens uttryck "charterer" inte skulle anses omfatta styckegodsbefraktare, föreligger emellertid inte något hinder att i nationell lag medge även sådana befraktare begränsningsrätt. För en sådan utvidgning talar det förhållandet att konventionens begränsningssystem angår de risker som uppkommer i samband med driften av *fartyget* och inte allmänt de risker som en *redares* verksamhet medför. Inte bara redaren kan ådra sig ansvar som en följd av fartygets användning för sitt ändamål. Undantagsvis kan ett sådant ansvar drabba även en styckegodsbefraktare. Så kan t.ex. godset ha varit bristfälligt förpackat och som en följd härav brand eller explosion ha inträffat ombord (jfr 97 § sjölagen). De skador som i sådant fall uppkommer kan bli av den storleksordningen att de skäl som talar för att redaren bör kunna begränsa sitt ansvar också gör sig gällande beträffande styckegodsbefraktarens ansvar. Bortsett från vissa fall då en speditör uppträder som befraktare har styckegodsbefraktaren normalt inte tecknat någon ansvarsförsäkring. Varuförsäkringen täcker inte ansvar för skador som godset vållar. Även dessa omständigheter talar för att en begränsning av styckegodsbefraktarens ansvar skall kunna ske i de undantagsfall då ett katastrofansvar kan aktualiseras.

Att begreppet fartygets befraktare skall anses omfatta även styckegodsbefraktare överensstämmer för övrigt med den terminologi som används i 5 kap. sjölagen. Av 71 § andra stycket sjölagen framgår nämligen att resebefraktning innefattar även styckegodsbefraktning. I den förevarande paragrafen bör därför med fartygets befraktare förstås såväl tidsbefraktare som resebefraktare, däri inbegripet helbefraktare, delbefraktare och styckegodsbefraktare.

Beträffande s.k. "bare boat charterer" och "demise charterer" gäller att dessa enligt svensk rätt närmast är att betrakta som redare och således redan av denna anledning omfattas av begränsningsrätten.

När det i förevarande stycke talas om "*var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning*" avses både bärgare som vid bärgningen använder sig av ett fartyg och bärgare som arbetar från det fartyg bärgningen avser eller som utför bärgning med hjälp av t.ex. helikopter eller lyftkran. Bestämmelsen gäller inte endast bärgare som arbetar yrkesmässigt utan även tillfälliga bärgare, t.ex. ett handelsfartyg som under resa bärgar ett annat fartyg. Begreppet bärgning omfattar inte bara bärgning av ett "fartyg, vilket förolyckats eller befinner sig i fara, eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods" (jfr 224 § första stycket sjölagen). I överensstämmelse med en uttrycklig bestämmelse i konventionen föreskrivs att bärgning i detta sammanhang omfattar även alla åtgärder som avses i 235 § första stycket punkterna 4 – 6 i förslaget, dvs. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett förolyckat fartyg eller last samt åtgärder för att förhindra eller begränsa skador för vilka rätt till ansvarsbegränsning föreligger.

Enligt nu gällande bestämmelser är det en förutsättning för en bärgares

rätt till ansvarsbegränsning – förutom att han vid bärgningen använder sig av ett fartyg – att skadan har orsakats antingen av någon som befinner sig ombord på det bärgande fartyget eller av en omständighet som hänförs sig till navigeringen eller handhavandet av detta fartyg (234 § 1 mom. första stycket 2 och 3). Även på denna punkt har en utvidgning av området för bärgares begränsningsrätt skett genom att rätt till ansvarsbegränsning föreligger i alla situationer där skadan har uppkommit i omedelbart samband med bärgningen. Detta framgår av 235 § första stycket punkterna 4–6.

I *andra stycket*, som motsvarar art. 1.4 i konventionen, anges att begränsningsrätt även tillkommer den för vilken redaren eller någon annan person som avses i första stycket svarar. Syftet med denna bestämmelse är att förhindra att reglerna om globalbegränsning kringgås genom att talan, i stället för att riktas mot en sådan person som avses i första stycket, förs mot någon för vars handlande denne är ansvarig. I 1976 års konvention knyts an till det principalansvar som åvilar redaren eller någon annan person som avses i första stycket enligt tillämplig nationell lag. Motsvarande bestämmelse i gällande svensk rätt (241 § andra stycket) omfattar, förutom lots, endast den som är i tjänst hos redaren eller ägaren. Eftersom principalansvar enligt svensk rätt i vissa fall kan omfatta även självständiga medhjälpare (jfr 233 §), innebär detta en viss utvidgning av begränsningsreglernas tillämpningsområde.

I 1957 års konvention nämns inte lotsar bland dem som har begränsningsrätt. När konventionen inarbetades i 10 kap. sjölagen, angavs emellertid särskilt i lagtexten att även lotsar kan begränsa sitt ansvar (241 § andra stycket). Såsom framgår av 233 § är redaren enligt svensk rätt ansvarig för skador som en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Lotsar kommer således även i fortsättningen att kunna åberopa ansvarsbegränsning i Sverige.

I  *tredje stycket* behandlas försäkringsgivarens ställning i begränsningshänseende. Enligt detta lagrum, som motsvarar art. 1.6 i konventionen, har den som har meddelat ansvarsförsäkring rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren. Bestämmelsen har tillkommit för att förhindra att konventionen kringgås för det fall att det tillämpliga rättssystemet tillåter att talan riktas direkt mot försäkringsgivaren, s.k. "direct action". Den skadelidande skall alltså i ett sådant fall inte ha större möjlighet att få ersättning från försäkringsgivaren än från försäkringshavaren. Någon allmän rätt att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren föreligger inte enligt svensk rätt. I vissa situationer är dock sådan talan medgiven (se 95 § lagen 1927:77 om försäkringsavtal; jfr även 14 § oljeansvarighetslagen).

I konventionen finns en bestämmelse om att konventionen är tillämplig också för det fall att talan förs mot fartyget (art. 1.5). Därmed avses en form av realeksekution som förekommer i anglosachsiska rättssystem ("action in rem"; jfr 258 § sjölagen). Vidare föreskrivs att den omständigheten

att ansvarsbegränsning åberopas inte skall anses innebära ett medgivande av ansvarighet (art. 1.7). Bestämmelserna har sin motsvarighet i 1957 års konvention. De har knappast någon självständig betydelse utan torde endast syfta till att undvika missförstånd. I gällande sjölag finns inte några motsvarande bestämmelser. Någon anledning att nu införa sådana bestämmelser har inte ansetts föreligga.

#### 235 §

Paragrafen innehåller i första stycket en uppräknning i sex punkter av de slag av fordringar beträffande vilka globalbegränsning kan göras gällande. I andra stycket regleras det fallet att den som äger begränsa sitt ansvar har en motfordran mot borgenären. Första stycket grundar sig på art. 2.1 i konventionen medan andra stycket motsvarar art. 5. Motsvarande bestämmelser finns nu i 234 §.

De fordringar som räknas upp i första stycket är sådana som generellt är föremål för ansvarsbegränsning. Vissa undantag föreskrivs i 236 §.

Av förevarande stycke framgår till en början att rätt till ansvarsbegränsning gäller för de fordringar som anges där oavsett grunden för ansvarigheten. Begränsningsrätt föreligger således oberoende av om de regler som bestämmer ansvarigheten föreskriver strikt ansvar eller ansvar som grundas på vårdslöshet och oavsett om ansvarigheten är personlig eller grundas enbart på sjöpanträtt. Det saknar vidare betydelse om svarstalan riktas direkt mot den skadeståndsskyldige eller om den förs regressvis eller på grund av indemnitetförklaring. En särskild bestämmelse om detta finns i art. 2.2 i konventionen. Det har emellertid inte ansetts nödvändigt att ta in en sådan bestämmelse i den svenska lagtexten vid sidan om den generella regeln.

I 234 § 1 mom. första stycket i nu gällande sjölag sägs att en förutsättning för ansvarsbegränsning är att ansvarighet föreligger "enligt denna eller allmän lag". Bestämmelsen infördes i lagtexten på lagberedningens förslag. Lagberedningen ansåg att kontraktsförhållanden inte generellt kunde inbegripas och uttalade att dessa ord kunde sägas antyda att det skulle vara fråga om ett ansvar på grund av lag i motsats till ett ansvar som enbart härleder sig från avtal (prop. 1964:35 s. 74 f). Emellertid avser de aktuella bestämmelserna, såsom de nu har formulerats i förslaget, i princip även ansvar som enbart grundar sig på avtal. Om en redare åtar sig ett längre gående ansvar än vad som följer av lag (t.ex. vid transport av gods åtar sig ansvar till högre belopp än som anges i 120 §) skall han ändå ha rätt att åberopa begränsningsreglerna i 10 kap. sjölagen. Någon motsvarande bestämmelse har därför inte tagits in i lagtexten.

En förutsättning för begränsningsrätt är att ansvaret har uppstått i förbindelse med driften av ett fartyg. Finns detta samband, kan även skada som uppkommer i land omfattas av begränsningsrätten, t.ex. en skada som uppstår när ett fartyg kör på en kaj. Ansvar som uppkommer i samband

med redarens verksamhet i land, t.ex. förvaring av gods i terminal eller landtransport av gods, faller däremot inte in under paragrafen. Ansvarsgränsen för ett fartyg gäller vidare endast för fordran som har uppkommit i anledning av *detta* fartygs drift. Om ett fartyg har belagts med kvarstad till säkerhet för en fordran som har uppstått i samband med driften av ett annat fartyg tillhörigt samma rederi, saknar det betydelse vilka ansvarsgränser som gäller för det kvarstadsbelagda fartyget när ansvarets omfattning skall bestämmas. Den begränsning av ansvaret som kan komma i fråga skall således bestämmas enbart med utgångspunkt i de ansvarsgränser som gäller för det fartyg som orsakade skadan.

I *punkt 1*, som motsvarar art. 2.1 (a) i konventionen, nämns de fordringar som är viktigast från praktisk synpunkt. I denna punkt avses fordringar med anledning av person- eller sakskador som har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. I konventionen anges att även fordringar som har uppstått som en följd av person- eller sakskador ("consequential loss") omfattas av begränsningsrätten. Med hänsyn till att skadestånd till den som har tillfogats person- eller sakskador enligt svensk skadeståndsrätt även omfattar ersättning för följdskador har det inte ansetts påkallat att i lagtexten särskilt ange att också följdskador avses i punkt 1.

Begreppet *personskada* innefattar inte bara sådana direkta skador på den kroppsliga organismen som har framkallats genom fysiska medel. Det avser också kroppsliga eller psykiska sjukdomstillstånd som inte har orsakats genom fysiska medel utan t.ex. genom dåliga sanitära förhållanden ombord eller en psykisk chock efter en fartygskollision. Ersättning i anledning av personskada kan avse inte bara ersättning till den skadelidande själv för ekonomisk skada, t.ex. sjukvårdskostnad och förlust av inkomst, eller för ideell skada, såsom sveda och värk, invaliditet o.d. Även ersättning till efterlevande för förlust av försörjare utgör ersättning för personskada.

Med *sakskada* förstås materiell skada på fast eller lös egendom samt förlust eller minskning av sådan egendom. Ersättning vid sakskada kan avse direkta förluster, närmast det förmögenhetsvärde som har gått förlorat, och utgifter och kostnader i samband med skadan. Även kostnader för följdskador, exempelvis tidsförlust i anledning av en fartygskollision, omfattas av bestämmelsen. Till följdskador räknas vidare utgifter för åtgärder som har vidtagits för att begränsa en skada. Sistnämnda slag av skador kan också omfattas av de särskilda bestämmelserna i punkterna 3 och 6 i denna paragraf.

Av art. 2.1 (a) i konventionen framgår att i begreppet sakskada inbegrips skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt skada på navigationshjälpmedel. Skälet till att skador av detta slag har nämnts särskilt i konventionen är att domstolarna i vissa länder enligt uppgift annars inte skulle godta att fordringar i anledning av sådana skador görs till

föremål för begränsning. För svenskt vidkommande torde det inte vara nödvändigt att särskilt ange att sådana skador omfattas av begränsningsrätten (jfr avsnitt 5.1.3).

I 1957 års konvention anges genom en tämligen omständlig beskrivning det sätt på vilket en skada skall ha samband med fartygets drift för att begränsningsrätt skall föreligga (jfr 234 § 1 mom. första stycket i dess nu gällande lydelse). Denna beskrivning har i 1976 års konvention, delvis med art. 4.1 i 1967 års sjöpanträttskonvention som förebild, ersatts med ett krav på att skadan skall ha uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med fartygets drift. Detta torde inte innebära någon väsentlig ändring i sak i förhållande till vad som nu gäller.

När det gäller kravet att en skada skall ha uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift har i ett remissyttrande anförts att uttrycket "fartygets drift" bör ges en vid tolkning. Ett sådant uttalande är dock *knappast lämpligt som ledning för lagens tillämpning. Det bör i stället överlämnas till rättstillämpningen att – med beaktande av grunderna för systemet med ansvarsbegränsning – i det enskilda fallet ta ställning till om en viss skada kan anses ha uppkommit i omedelbart samband med ett fartygs drift.*

Fordringar i anledning av skador som har uppkommit vid bärgning nämns inte särskilt i 1957 års konvention och inte heller i 234 § i dess nu gällande lydelse. I 1976 års begränsningskonvention har emellertid uttryckligen angetts att även en fordran som grundar sig på en skada som har uppkommit i direkt samband med bärgning omfattas av begränsningsrätten. Anledningen till att så har skett är främst utgången i ett engelskt rättsfall, det s.k. Tojo Maru-fallet. I detta fall hade skada uppstått vid reparation från vattnet av det tankfartyg som bärgningen avsåg. En dykare som var anställd av bärgaren hade under reparationsarbetet skjutit en bult in i fartyget med explosion som följd. Det engelska överhuset (House of Lords), som är Storbritanniens högsta domstol, fann att skadan inte hade uppkommit ombord på bärgningsfartyget och inte heller i samband med "navigeringen eller handhavandet" av bärgningsfartyget (jfr art. 1.1 (a) och (b) i 1957 års konvention) och fränkande bärgaren rätt till ansvarsbegränsning.

Även i den svenska lagtexten har därför uttryckligen angetts att ansvarsbegränsningen omfattar fordringar med anledning av skador som uppkommer i omedelbart samband med bärgning. Detta innebär att en bärgare har rätt till ansvarsbegränsning även för skador som hans anställda har vållat utanför bärgningsfartyget, t.ex. ombord på det fartyg som bärgas. Likaledes är fordringar med anledning av skador som har uppkommit vid bärgning utan användande av fartyg föremål för ansvarsbegränsning. Ansvarsbeloppen skall i det förra fallet bestämmas på grundval av det bärgande fartygets tonnage och i det senare fallet enligt en särskild bestämmelse i 238 § punkt 5 (jfr art. 6.4).

*Punkt 2* avser fordringar med anledning av skador på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods. Denna punkt, som motsvarar art. 2.1 (b) i konventionen, avser ersättning för ren förmögenhetsskada, dvs. ekonomisk skada som uppkommer utan samband med person- eller sakskada, som har orsakats av dröjsmål under befordringen. Bestämmelsen torde inte vara tillämplig på dröjsmålsskada som har uppkommit på annat sätt, t.ex. genom att fartyget har anlänt för sent till lastningshamnen.

Av *punkt 3*, som motsvarar art. 2.1 (c) i konventionen, följer att rätt till ansvarsbegränsning föreligger även för fordringar på ersättning för sådan förmögenhetsskada som har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och som har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. En motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention. Vid tillkomsten av nu gällande bestämmelser om redares ansvarsbegränsning fann man det dock inte nödvändigt att särskilt nämna detta slag av skador i lagtexten (SOU 1961:33 s. 21). Uttrycket "skada å egendom" (jfr 234 § 1 mom. första stycket 1 i dess nu gällande lydelse) ansågs innefatta även intrång i rättighet.

Bestämmelsen i denna punkt tar sikte exempelvis på en fordran på ersättning från en annan redares sida för förlust som har uppkommit genom att ett fartyg har blockerat en kajplats eller en kanal eller ersättning som hamnen resp. kanalmyndigheten har betalat till denne redare. Det kan också vara fråga om ersättning till ett industriföretag som har åsamkats skada till följd av strömavbrott sedan ett fartyg har slitit av en elektrisk kabel. Denna typ av fordringar har nämnts särskilt i lagtexten, eftersom de kan vara av viss praktisk betydelse. I 1976 års konvention sägs uttryckligen att den ifrågakarande konventionsbestämmelsen endast gäller utomkontraktuella krav. Även den svenska bestämmelsen anges uttryckligen vara begränsad till rättigheter som inte grundar sig på avtal. Fordran i anledning av allmän förmögenhetsskada som uppkommer genom redarens kontraktsbrott faller således inte in under bestämmelsen. Däremot kan en fordran på grund av intrång i en rättighet som grundar sig på ett avtal med en annan person än den skadeståndsansvarige omfattas av ansvarsbegränsning enligt förevarande punkt, t.ex. i de förut nämnda fallen den andre redarens avtal med hamnen resp. industriföretagets avtal med elkraftföretaget.

Av skäl som har angetts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.3.1) har det inte gjorts undantag från ansvarsbegränsningen för fordringar för borttagande av vrak m.m. I punkterna 4 och 5 har därför tagits upp bestämmelser angående sådana fordringar.

I *punkt 4*, som motsvarar art. 2.1 (d) i konventionen, behandlas fordringar som grundas på sådana åtgärder som har vidtagits för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak, inbegripet egendom ombord. En motsvarande bestämmel-

se finns i 1957 års konvention och i 234 § 1 mom. första stycket 5 sjölagen i dess nu gällande lydelse. Denna gäller emellertid endast när det enligt skriven eller oskriven lag föreligger en plikt att avlägsna fartyg eller egendom av nu angivet slag, t.ex. skyldighet för redare enligt ett hamnreglemente att ersätta hamnen dess kostnader för att avlägsna ett fartyg som har sjunkit i hamnområdet. Bestämmelsen avser däremot inte ersättningskrav som ett bärgningsföretag kan ha mot redaren på grund av avtal om att vraket skall föras bort. I texten till 1976 års konvention finns inte något krav att det skall vara fråga om ersättning som grundas på en offentligrättslig skyldighet att avlägsna fartyg eller egendom. Detta torde emellertid inte innebära någon skillnad i sak, eftersom fordran på bärgarlön enligt 236 § 1 i lagförslaget inte under några förhållanden är föremål för ansvarsbegränsning (jfr konventionens art. 2.2 andra meningen och 3 a). Detsamma gäller krav på ersättning för sådana åtgärder som anges i punkt 4 i förevarande lagrum, om kravet grundas på avtal.

*Punkt 5*, som motsvarar art. 2.1 (e) i konventionen, omfattar fordringar med anledning av avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last. Bestämmelsen har inte någon motsvarighet i 1957 års konvention eller i gällande sjölag. Den avser främst farlig last, t.ex. vissa kemiska ämnen. Eftersom det kan förekomma att last behöver lämpas över bord eller på annat sätt avlägsnas eller oskadliggöras utan att motsvarande åtgärd behöver företas med själva fartyget, har det ansetts att en särskild bestämmelse för denna situation behövs vid sidan av punkt 4. Liksom när det gäller fordringar under punkt 4 föreligger enligt 236 § 1 inte rätt till ansvarsbegränsning när en fordran enligt förevarande punkt grundas på avtal med den som är skadeståndsansvarig. Ett destruktionsföretags krav på ersättning av redaren för förstörande av lasten omfattas således inte av begränsningsrätten.

Slutligen avser *punkt 6* fordringar på ersättning för s.k. förebyggande åtgärder, dvs. åtgärder som syftar till att avvärja eller begränsa en skada som omfattas av begränsningsreglerna samt fordringar med anledning av skador som har orsakats av sådana åtgärder. Bestämmelsen motsvarar art. 2.1 (f) i konventionen. Förebilden till denna bestämmelse, som saknar motsvarighet i sjölagen, har tagits från 1969 års oljeansvarighetskonvention (jfr bl.a. art. I.6. I.7 och III.1). Enligt denna konvention är fartygets ägare efter en olycka ansvarig på objektiv grund för kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits av t.ex. en myndighet, även när åtgärderna har företagits utan att några skador på egendom inträffat. Detta kan vara fallet när ett oljeutsläpp bekämpas till sjöss. Enligt oljeansvarighetskonventionen föreligger begränsningsrätt också i detta fall. Eftersom redaren kan bli ansvarig för förebyggande åtgärder som vidtas också i andra sammanhang, främst i samband med transport av kemikalier och annat farligt gods, har det ansetts motiverat att medge begränsningsrätt även för fordringar på ersättning för förebyggande åtgärder som vidtas i sådana fall.

Enligt art. V.8 i oljeansvarighetskonventionen kan fartygets ägare få utdelning ur begränsningsfonden för sådana kostnader för förebyggande åtgärder som han själv frivilligt har ådragit sig. Motsvarande gäller inte enligt 1976 års begränsningskonvention. Begränsningsrätt – och rätt till utdelning ur ansvarsbelopp eller begränsningsfond – föreligger endast för fordringar som tillkommer någon annan person än den som är ansvarig för skadan.

Ett förslag till en bestämmelse som skulle motsvara art. V.8 i oljeansvarighetskonventionen fanns i det konventionsutkast som hade utarbetats av IMO:s juridiska kommitté. Förslaget fick dock inte erforderlig majoritet.

Eftersom fordringar av det slag som avses i förevarande punkt inte heller omfattas av globalbegränsning när fordringarna grundas på avtal med den skadeståndsansvarige (jfr art. 2.2 och 236 § punkt 1), kommer detta slag av kostnader att behandlas på samma sätt i begränsningshänseende, oavsett om redaren har låtit utföra arbetet med eget folk eller om han har anlitat någon utomstående. Det är således i praktiken bara om någon, vars egendom har hotats av oljeskada i fysisk mening, själv har haft kostnader för förebyggande åtgärder eller om sådana åtgärder har vidtagits av eller på uppdrag av stat eller kommun som sådana fordringar är begränsningsbara.

I *andra stycket* behandlas det fallet att den som har rätt att begränsa sitt ansvar har en motfordran mot den som gör anspråk på ersättning och fordringen och motfordringen grundar sig på samma händelse. I sådant fall skall fordringarna först avräknas mot varandra. Begränsningsreglerna skall därefter tillämpas på eventuellt överskjutande belopp, s.k. "single liability". Motsvarande bestämmelse finns f.n. i 234 § 2 mom. sjölagen.

#### 236 §

Denna paragraf innehåller en uppräknig av de fordringar som inte är föremål för globalbegränsning enligt 10 kap. sjölagen. Beträffande några av fordringarna gäller andra begränsningsregler enligt särskilda lagbestämmelser. Punkt 1 motsvarar art. 3 (a) och art. 2.2 andra meningen i konventionen, medan punkterna 2–5 motsvarar art. 3 (b)–3 (e). Punkt 6 saknar uttrycklig motsvarighet i konventionen men följer av dess allmänna uppbyggnad. På några punkter finns motsvarande bestämmelser i nu gällande 234 §.

*Punkt 1* omfattar fordran på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri. Vidare avser den ersättning för sådana åtgärder som nämns i 235 § första stycket 4–6 i lagförslaget, när åtgärden har vidtagits på grundval av ett därom träffat avtal. Som har nämnts i anslutning till 235 § avses därvid endast avtal med den som är ansvarig för skadan. Bestämmelsen är en logisk följd av att bärgning enligt 234 § första stycket i förslaget (art. 1.3) vid tillämpningen av reglerna om globalbegränsning skall avse alla sådana åtgärder som nämns i 235 § första stycket 4–6. Ersättning för sådana åtgärder skall därför behandlas på samma sätt som bärgarlön när de har

utförts på grund av avtal. För att det skall vara möjligt att få utomstående att åta sig att utföra sådana åtgärder, t.ex. destruktion av farlig last, är det liksom i fråga om bärgning nödvändigt att full ersättning utgår till den som utför arbetet.

Beträffande fordran på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri finns en motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention. Däremot är det inte f.n. särskilt angivet i sjölagen att fordringar av detta slag inte är föremål för ansvarsbegränsning. När 1957 års konvention införlivades med svensk rätt befanns detta överflödigt med hänsyn till att sådana fordringar inte ansågs omfattade av bestämmelserna i nuvarande 234 § 1 mom. första stycket sjölagen (jfr SOU 1961:33 s. 28).

I *punkt 2*, som motsvarar art. 3 (b) i konventionen, görs undantag för fordringar med anledning av sådana oljeskador som omfattas av 1 § och 2 § första stycket lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Av 1 § oljeansvarighetslagen följer att med *oljeskada* avses dels skador som har orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som har uppkommit utanför fartyget, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skador som har orsakats av sådana åtgärder. Av paragrafen framgår vidare att med *olja* i lagen avses bara beständig olja, t.ex. råolja, eldningsolja, tjock dieselolja, smörjolja och valolja.

För att oljeansvarighetslagen skall vara tillämplig krävs enligt 2 § första stycket i lagen att oljeskadan har uppkommit i Sverige eller en annan stat som har tillträtt 1969 års oljeansvarighetskonvention och att den orsakats av ett fartyg som vid tiden för olyckan faktiskt transporterade olja som bulklast. Lagen är också tillämplig på åtgärder som har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige eller en annan konventionsstat. De lagbestämmelser som är grundade på konventionen är således inte tillämpliga på oljeskador som härrör från utsläpp av bunkerolja från ett tankfartyg i barlast eller ett vanligt torrlastfartyg. För sistnämnda slag av oljeskador, som inte är konventionsreglerade, ges särskilda bestämmelser i 22 § andra stycket i lagen. Dessa bestämmelser innebär i huvudsak att enbart lagens regler om strikt ansvar och preskription gäller för sådana skador. Vidare föreskrivs att reglerna i 10 kap. sjölagen skall tillämpas i fråga om begränsning av ansvaret för sådana skador.

I den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.5) har ingående behandlats de tolkningssvårigheter som art. 3 (b) i 1976 års konvention har gett upphov till. Av skäl som har anförts där har den svenska lagstiftningen utformats på grundval av den tolkning av konventionen som har hävdats från bl.a. brittisk sida. För en stat som i likhet med Sverige har tillträtt 1969 års oljeansvarighetskonvention avser enligt denna tolkning undantaget endast oljeskador i stater som är anslutna till den konventionen. Detta har i lagtexten angetts genom att undantaget i förevarande punkt omfattar fordringar med anledning av oljeskador som omfattas av 2 § första stycket oljeansvarighetslagen. Enligt detta lagrum är oljeansvarighetslagen

tillämplig endast på skador som uppkommer i Sverige eller en annan konventionsstat samt på förebyggande åtgärder avsedda att förebygga eller begränsa skador i en sådan stat. Undantaget i förevarande punkt från den allmänna globalbegränsningen avser sålunda inte oljeskador i stater som inte har tillträtt 1969 års konvention och inte heller åtgärder som vidtas i syfte att förebygga eller begränsa skador i sådana stater. Sådana skador och åtgärder faller inom den allmänna globalbegränsningen enligt 235 §.

I oljeansvarighetskonventionen är den juridiska tekniken för att definiera olika begrepp som används i konventionen och konventionens tillämpningsområde något annorlunda än den teknik som har använts i den svenska lagen. Kravet att det skall vara fråga om oljeutsläpp från ett fartyg som vid olyckstillfället transporterade olja som bulklast följer enligt konventionen av fartygsbegreppets avgränsning och av att detta begrepp därefter förekommer i definitionen av oljeskada.

I den svenska oljeansvarighetslagen anges direkt i 2 § första stycket att lagen är tillämplig endast på oljeskador som orsakas av ett fartyg som vid olyckstillfället befordrade olja som bulklast. Undantaget från den allmänna globalbegränsningen enligt förevarande punkt avser endast sådana oljeutsläpp. Detta framgår av hänvisningen till nämnda lagrum i oljeansvarighetslagen. Andra oljeskador, t.ex. utsläpp av bunkerolja från ett tankfartyg i barlast eller från ett torrlastfartyg, omfattas därför av globalbegränsningen enligt 235 §.

Enligt art. 3 (b) i 1976 års konvention omfattar undantaget även oljeskador som avses i sådan ändring i 1969 års oljeansvarighetskonvention eller sådant protokoll till denna som har trätt i kraft. Det har inte ansetts nödvändigt att uttryckligen ange detta i lagtexten. Förevarande bestämmelse i lagförslaget får därför anses omfatta även oljeskador som avses i en sådan ändring eller ett sådant protokoll.

*Punkterna 3 och 4*, som motsvarar art. 3 (c) resp. 3 (d) i konventionen, gäller atomskador. Av dessa punkter följer att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger för fordringar med anledning av atomskador, dels när en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder ansvarsbegränsning för atomskada är tillämplig, dels när skadorna har orsakats av ett atomfartyg. Bakgrunden till bestämmelserna är att de internationella konventionerna rörande atomansvarighet bygger på principen att ansvaret skall kanaliseras till innehavaren av en atomanläggning resp. ett atomfartyg och att särskilda begränsningsregler behövs för denna typ av skador. Dessa regler innebär att ansvarsbeloppen är avsevärt högre än enligt 1976 års konvention.

För svenskt vidkommande innehåller atomansvarighetslagen (1968:45) bestämmelser varigenom ansvar för atomskador, som har uppstått vid transport av atomsubstans, kanaliseras till en atomanläggnings innehavare. Någon särskild lagstiftning om ersättning för atomskador orsakad av atomfartyg finns inte f.n. i Sverige. En konvention i ämnet från år 1962 har inte trätt i kraft och torde inte heller komma att göra detta.

Av *punkt 5*, som grundar sig på art. 3 (e) i konventionen, följer att från globalbegränsningen undantas även fordringar med anledning av skador som har åsamkats sådana anställda som avses i 234 § andra stycket i sjölagen och vilkas åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen. Enligt konventionen regleras frågan huruvida begränsningsrätt skall föreligga för sådana fordringar av den lag som är tillämplig på tjänsteavtalet. En motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention. Redan vid införlivandet av denna med svensk rätt ansågs att fordringar av detta slag enligt svensk rätt inte borde omfattas av ansvarsbegränsning (jfr 234 § 1 mom. andra stycket i dess nu gällande lydelse). Det har inte ansetts föreligga skäl till ändring av svensk rätt i detta avseende.

Bestämmelsen i 1957 års konvention har tolkats på så sätt att den omfattar både den som är anställd hos redaren eller andra skadeståndsansvariga och den som är anställd hos andra personer, exempelvis hos en *självständig restauratör* (jfr *SOU 1961:33 s. 26 f*). Det har vidare ansetts att bestämmelsen är tillämplig bl.a. på det fall att avlösningssmanskaper som är anställda hos redaren befordras på ett fartyg som tillhör denne. Det har inte varit avsikten att förevarande punkt i förslaget skall ges en mera restriktiv tolkning.

Med *skada* avses såväl personskada som sakskada samt följdskador till sådana skador. Även ersättning för förlust av försörjare och liknande krav från anhöriga till besättningsmedlem faller enligt denna punkt utanför ansvarsbegränsningen.

Om tjänsteavtalet är underkastat lagen i en annan konventionsstat, kan dock även sådana fordringar som avses i den förevarande punkten bli föremål för ansvarsbegränsning. Detta kan bli fallet, om det föreskrivs i den utländska lagen (jfr 243 a § första stycket andra meningen).

Enligt *punkt o* är inte heller fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader föremål för ansvarsbegränsning. Detsamma gäller f.n. enligt 234 § 1 mom. tredje stycket.

Vid lagstiftning på grundval av 1957 års begränsningskonvention och 1969 års oljeansvarighetskonvention ansågs att resp. konvention inte besvarade frågan huruvida redaren resp. ägaren var skyldig att, utöver begränsningsbeloppet, svara för ränta och rättegångskostnader. Det ansågs därför möjligt för varje konventionsstat att reglera denna fråga i sin nationella lagstiftning. Både enligt 10 kap. sjölagen och enligt oljeansvarighetslagen gäller begränsningsbeloppen enbart fordringarnas kapitalbelopp och inte ränta eller rättegångskostnader (*SOU 1961:33 s. 28 f*; prop. 1973:140 s. 157 f). Att så är fallet även enligt 1976 års konvention framgår indirekt av att en begränsningsfond enligt art. 11.1 skall omfatta, förutom begränsningsbeloppet, ränta på detta från tiden för den ansvarsgrundande händelsen till dess fonden upprättas. I samband med att denna bestämmelse antogs uttalades f.ö. att andra räntefrågor som uppkommer i samband med fördelning av ansvarsbelopp, t.ex. ränta på begränsningsbeloppet för tiden

efter fondens upprättande, får lösas i nationell rätt. Om begränsningsbeloppet sålunda inte omfattar ränta på fordringsbeloppen, finns desto mindre anledning anta att detta är avsett för betalning av rättegångskostnader. Även denna fråga måste anses överlämnad till reglering i nationell rätt enligt art. 14.

Såsom uttalades i anslutning till lagstiftningen på grundval av 1957 års konvention (SOU 1961:33 s. 28; jfr prop. 1973:140 s. 158) skall ränta beräknas på det belopp till vilket den särskilda fordringen har begränsats sedan begränsningsbeloppet har slagits ut på fordringarnas kapitalbelopp. Ansvarigheten har ju aldrig överstigit begränsningsbeloppet, och ränta kan då inte heller beräknas på ett högre sammanlagt belopp än detta.

### 237 §

I denna paragraf, som motsvarar 234 § 1 mom. andra stycket andra meningen i dess nuvarande lydelse, behandlas frågan om förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Paragrafen grundar sig på art. 4 i konventionen.

I paragrafen föreskrivs i överensstämmelse med 1976 års konvention att den som själv har vållat en skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention (art. 1.1) talar om "fel eller försummelse av ägaren själv" ("the actual fault or privity of the owner"; "la faute personnelle du propriétaire").

Denna bestämmelse i 1957 års konvention har gett upphov till åtskilliga problem i praxis. Den nya lydelsen i 1976 års konvention utgör en kompromiss mellan önskemålen om högre begränsningsbelopp, å ena sidan, och om ett mera strikt upprätthållande av begränsningssystemet, å andra sidan.

Av art. 4 i 1976 års konvention framgår till en början att, om den person mot vilken talan riktas uppsåtligen har vållat den skada som ersättningskravet avser, hans ansvar inte kan göras till föremål för globalbegränsning. Det senare ledet av bestämmelsen, dvs. uttrycket "hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma" ("recklessly and with knowledge that such loss would probably result") ligger mycket nära det engelska juridiska begreppet "wilful misconduct". Ett handlande av det slag som omfattas av detta begrepp medför normalt, att en försäkringsshavares rätt till försäkringstäckning går förlorad. I svensk rätt motsvaras uttrycket närmast av indirekt uppsåt men torde även täcka sådana fall då en handling har förövats av vårdslöshet som är så grov att den ligger på gränsen till uppsåt. Den omständigheten att skadevällaren har insett att en skada av något slag kunde uppkomma är inte tillräcklig för att bestämmelsen skall bli tillämplig. Det krävs därutöver, att skadevällaren insåg att en skada av just det slag som sedan också uppkom sannolikt skulle bli följden av hans handlande.

Förevarande paragraf har utformats i anslutning till ordalydelsen i 194 §.

Detta lagrum bygger i sin tur på en konventionsbestämmelse av samma slag.

Rederiverksamhet bedrivs i allmänhet av ett aktiebolag eller ett partrederi utom beträffande de mindre fartygen. Det kan vara svårt att avgöra vilka personer som har en sådan ställning i ett bolag eller partrederi att deras handlande skall kunna medföra obegränsat ansvar enligt förevarande paragraf. Klart är att åtgärder som har vidtagits av styrelsen, verkställande direktören eller huvudredaren kan medföra obegränsat ansvar för rederiet. Personkretsen kan dock knappast begränsas till dessa. Bland ett rederis anställda kan det även finnas andra anställda i chefsbefattning, som har en sådan självständig ställning och sådana befogenheter att företräda rederiet och träffa uppgörelser på dess vägnar att man kan tala om en identifikation med rederiet. Även sådana personers handlande måste således betraktas som rederiets eget handlande. Det bör emellertid framhållas att befälhavaren för ett fartyg inte som sådan kan anses höra till denna kategori. Är han samtidigt fartygets ägare, blir situationen givetvis en annan.

I motsats till vad som gäller på vissa andra transporträttsliga områden inträder inte obegränsat ansvar för redaren, om inte han själv utan en av hans anställda har vållat skadan uppsåtligen eller av sådan grov vårdslöshet som nyss nämnts. Om talan i ett sådant fall riktas mot redaren, blir således dennes ansvar begränsat. Riktas däremot talan mot den anställde och är denne ansvarig enligt de tillämpliga skadeståndsreglerna, kan den anställdes ansvar inte begränsas enligt reglerna i 10 kap. sjölagen. Som kommer att beröras i anslutning till 243 a § utgör emellertid reglerna om globalbegränsning inte hinder mot att allmänna skadeståndsrättsliga regler om jämkning av skadestånd tillämpas när det gäller de enskilda skadeståndskraven. Med hänsyn bl.a. till innehållet i 4 kap. 1 § skadeståndslagen torde därför förevarande paragraf vid talan i Sverige få sin största praktiska betydelse när talan riktas mot en redare. Såsom avsett torde paragrafen leda till att reglerna om begränsning av ansvaret kommer att tillämpas i det övervägande antalet fall.

#### 238 §

I denna paragraf, som motsvarar 235 § i dess nu gällande lydelse, finns bestämmelser om de ansvarsgränser som gäller för olika slag av fordringar.

I *punkt 1*, som motsvarar art. 7.1 i konventionen, anges den ansvarsgräns som gäller fordringar med anledning av personskador som har drabbat ett fartygs egna passagerare. Ansvarsgränsen utgör 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har rätt att föra, dock högst 25 milj. SDR. Beloppen motsvarar f.n. i svenskt mynt ca 370 000 kr. resp. ca 200 milj. kr.

Med passagerare avses, enligt art. 7.2 i konventionen, i första hand den som befordras med fartyget i fråga enligt ett avtal om passagerarbefordran. Vidare anses som passagerare den som, med bortfraktarens samtycke,

följer med ett fordon eller levande djur som befordras med fartyget enligt ett avtal om godsbefordran. Definitionen bygger på art. 1.4 i Aténkonventionen. En motsvarande definition av passagerarbegreppet har tagits in i 171 §. Denna definition bör ligga till grund också vid tolkningen av passagerarbegreppet i förevarande lagrum (jfr prop. 1973:137 s. 85).

Begränsningsbeloppet för passagerare är således oberoende av hur många passagerare som i det enskilda fallet färdades med fartyget. Det saknar också betydelse hur många passagerare som faktiskt skadades vid det ifrågavarande tillfället. Ansvarsgränsen är enbart resultatet av en matematisk operation: antalet passagerare som fartyget får föra multiplicerat med 46 666 SDR. Om certifikatet anger att fartyget får föra 300 passagerare, utgör alltså ansvarsgränsen för personskada på passagerarna knappt 14 milj. SDR, vilket motsvarar ca 110 milj. kr.

För passagerarfartyg skall enligt 5 kap. 2 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg utfärdas certifikat (passagerarfartygscertifikat) som anger det högsta antalet passagerare som fartyget får föra. Med begreppet passagerarfartyg avses i den lagen fartyg som medför mera än tolv passagerare. För de mindre fartygens del finns i regel typgodkännande som anger det antal passagerare som fartyget är avsett för. Detta får anses som certifikat vid tillämpning av förevarande lagrum.

Begränsningsbeloppet i denna punkt är tillämpligt endast såvitt gäller ersättning till fartygets *egna* passagerare. Om ett passagerarfartyg A kolliderar med passagerarfartyget B och A befins vara helt eller delvis vållande till olyckan, skall den ersättning som redaren av A skall betala till passagerare ombord på B således inte betalas ur begränsningsbeloppet enligt punkt 1 utan ur det begränsningsbelopp som anges i punkt 2. Skulle detta inte räcka till får, såsom nämns i det följande, begränsningsbeloppet i punkt 3 användas.

Om i det förut nämnda exemplet ansvar föreligger för båda fartygen och passagerare ombord på B har föredragit att begära ersättning av redaren av fartyget A, kan denne enligt 220 § fjärde stycket föra regresstalan mot redaren av fartyget B. Det belopp som denne därvid kan ha att utge till redaren av fartyget A skall betalas ur det begränsningsbelopp som anges i punkt 1. Den omständigheten att kravet framställs regressvis saknar således betydelse (jfr ingressen till 235 § första stycket).

Tillämpningsområdet för denna punkt är vidare såtillvida begränsat att det enbart avser *personskador* som åsamkas fartygets passagerare. För dröjsmålsskador och skador på resgods skall ersättning utgå ur det belopp som anges i punkt 3, allt givetvis under förutsättning att globalbegränsning är aktuell.

Enligt 6 kap. sjölagen är bortfraktarens ansvar för personskador, dröjsmålsskador och skador på resgods begränsat till vissa belopp som anges i 192 §. I lagförslaget har dessa belopp höjts i förhållande till vad som f.n. gäller (jfr avsnitt 5.2). Om en katastrofolycka skulle inträffa, vid vilken ett

stort antal passagerare omkommer eller skadas och med omfattande resgodsskador och förseningar som följd, skall de ersättningsbelopp som tillkommer passagerarna eller deras efterlevande först begränsas med tillämpning av 192 §. Skulle det därefter visa sig att summan av de sålunda begränsade ersättningsbeloppen för passagerarnas personskador överstiger begränsningsbeloppet enligt förevarande punkt, skall globalbegränsning ske. Med hänsyn till storleken av de begränsningsbelopp som enligt denna punkt gäller för passagerarfartyg torde det bara undantagsvis bli aktuellt med globalbegränsning.

Ansvarsgränserna för övriga personskadefordringar framgår i första hand av punkt 2. I punkt 3 anges ansvarsgränserna för dels sådana fordringar i anledning av personskador som avses i punkt 2 och som inte har erhållit täckning ur det begränsningsbelopp som har framräknats enligt den punkten, dels andra fordringar än personskadefordringar. Bestämmelserna i punkterna 2 och 3 har sin motsvarighet i art. 6.1 (a) respektive 6.1 (b) i konventionen.

Till skillnad från vad som gäller fordringar under punkt 1 beräknas ansvarsgränserna i förevarande punkter på grundval av dräktighetsprincipen, dvs. begränsningsbeloppets storlek har satts i relation till fartygets dräktighet. Det bör framhållas att i konventionen alltså förekommer begreppen "tonnage" och "ton". 1969 års internationella skeppsmätningkonvention innehåller däremot formler för beräkning av dräktighet som innebär att man använder sig av en variabel volymenhet. Resultaten anges därför som numeriska värden, dräktighetstal, som inte åtföljs av ordet ton eller registerton. För en närmare redogörelse för skeppsmätningkonventionen hänvisas till prop. 1978/79:37. Den lagstiftning som har genomförts i Sverige i anledning av tillträdet till skeppsmätningkonventionen innebär bl.a. att begreppen "tonnage" och "ton" har utmönstrats (jfr prop. 1981/82:87). I konsekvens härmed har motsvarande terminologi införts i sjölagen i förevarande lagstiftningsärende.

För personskadefordringar som inte är passagerarfordringar utgör ansvarsgränsen 333 000 SDR (ca 2,7 milj. kr.) för fartyg med en dräktighet av 500 eller därunder. För fartyg med en dräktighet av mer än 500 höjs här efter ansvarsgränsen stegvis, varvid antalet SDR per dräktighetstal minskar allteftersom fartygets dräktighet ökar. För ett fartyg med en dräktighet av 5 000 skall ansvarsbeloppet enligt punkt 2 således räknas ut på följande sätt:

ansvarsbelopp upp till dräktigheten 500	= 333 000 SDR
ansvarsbelopp för dräktighetstalen 501–3 000 (2 500 × 500 SDR)	= 1 250 000 SDR
ansvarsbelopp för dräktighetstalen 3 001–5 000 (2 000 × 333 SDR)	= 666 000 SDR
Totalt	<u>2 249 000 SDR</u>

Begränsningsbeloppet enligt punkt 2 får inte användas för betalning av ersättning för personskador som har drabbat fartygets egna passagerare. Som förut har anförts skall sådan ersättning utgå ur begränsningsbeloppet enligt punkt 1, om globalbegränsning skall ske. Ur beloppet enligt punkt 2 kommer i första hand att utgå ersättning till personer ombord på ett annat fartyg eller i land. Såsom framgår av 236 § 5 är ersättningskrav från ombordanställda m.fl. enligt svensk rätt över huvud taget inte föremål för ansvarsbegränsning. Om den anställdes tjänsteavtal enligt internationellt privaträttsliga regler skall bedömas enligt lagen i en annan konventionsstat och om enligt denna lag gäller ansvarsbegränsning för anställdas ersättningskrav, skall begränsningsbeloppet bestämmas enligt den lagen (243 a § första stycket andra meningen).

Om begränsningsbeloppet i punkt 2 inte räcker till för full betalning av personskadefordringarna, föreligger rätt till utdelning för återstoden av dessa fordringar ur det begränsningsbelopp som gäller enligt punkt 3. Detta belopp skall framräknas enligt samma princip som gäller enligt punkt 2. Beloppen enligt punkt 3 är dock genomgående lägre och aldrig mer än ca hälften av dem som gäller enligt punkt 2. Begränsningsbeloppet i punkt 3 är i första hand avsett för sakskadekrav och andra slag av fordringar som enligt 235 § kan bli föremål för ansvarsbegränsning, t.ex. dröjsmållsskador och kostnader för skadeförebyggande åtgärder. Som har nämnts kan emellertid fordringar i anledning av personskador, i den utsträckning sådana fordringar återstår obetalda sedan beloppet för personskador i punkt 2 har fördelats, ha rätt till utdelning ur beloppet enligt punkt 3. Därvid skall de konkurrera på lika villkor med övriga fordringar (jfr 239 § andra stycket).

Av punkt 4, som motsvarar art. 9.1 (a) och (b) samt art. 9.2 i konventionen, följer att ansvarsgränserna i punkterna 1 – 3 gäller summan av alla fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse mot redaren eller övriga i punkt 4 nämnda personer som kan åberopa begränsningsrätt. Är flera personer ansvariga på grund av en och samma händelse, får således det sammanlagda beloppet av deras ansvarighet för en viss typ av skador inte överstiga det begränsningsbelopp som föreskrivs i paragrafen. Detta kan vara fallet när ansvaret för en skada åvilar såväl redaren som en av dennes anställda. Att avgöra vad som är en och samma händelse innebär normalt inte några svårigheter. När flera skador inträffar omedelbart efter varandra, kan emellertid frågan uppkomma om dessa utgör en serie av händelser med samma upphov eller flera olyckor som är oavhängiga av varandra. Om det sistnämnda anses vara fallet, skall ett begränsningsbelopp gälla för varje händelse.

Bestämmelsen om att begränsningen gäller det sammanlagda ansvar som kan åvila personer på fartygets sida skall ses mot bakgrund av att redarens ansvarsförsäkring, den s.k. P & I-försäkringen, knyter sig till själva fartyget och omfattar det ansvar som kan uppkomma i anledning av fartygets drift. En förutsättning för en sådan försäkringstäckning är emellertid att

ansvarsgränserna är desamma, oavsett om ersättningsanspråk riktas mot en eller flera skadeståndsansvariga. Om de skadelidande kunde begära ersättning upp till begränsningsbeloppet av var och en av dessa, skulle det samlade ansvaret för en och samma olycka bli omöjligt att förutse. Vidare skulle det totala ansvaret till stor del påverkas av hur driften av fartyget vid tillfället var organiserad.

Det förhållandet att någon av de skadeståndsansvariga på grund av sådant handlande som avses i 237 § har förlorat sin rätt till ansvarsbegränsning utgör inte hinder mot att begränsningsbeloppen tillämpas i förhållande till övriga ansvariga.

Bestämmelsen i punkt 4 gäller det ansvar som redaren och andra personer på fartygets sida kan ha gentemot tredje man. Det inbördes ansvaret får sedan fördelas inom ramen för detta begränsningsbelopp. Detta kan leda till att ansvaret slutligen åvilar bara en person. Denna bestämmelse kan emellertid få betydelse även i det inbördes förhållandet mellan personer på fartygets sida. Är exempelvis en befraktare ansvarig för en olycka som har orsakat skador både på fartyget och på gods ombord, skall befraktarens samlade ansvar gentemot fartygets ägare och lastägarna inte överstiga ansvarsgränsen enligt denna paragraf.

Som tidigare har nämnts är 1976 års konvention, till skillnad från 1957 års konvention, tillämplig även på sådana bärgare som inte använder sig av ett fartyg vid bärgningen, t.ex. helikopterbärgare. För sådana bärgare måste särskilda begränsningsbelopp fastställas, eftersom begränsningsbeloppen enligt huvudreglerna bestäms i förhållande till ett fartygs dräktighet. I anledning härav föreskrivs i *punkt 5* att 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 ett fartyg med en dräktighet av 1 500. Detta motsvarar den dräktighet som de större bärgningsfartygen f.n. har. Bestämmelsen motsvarar art. 6.4 i konventionen. Begränsningsbeloppen utgör således 833 000 SDR (ca 6,5 milj. kr.) för personskadekrav och 334 000 SDR (ca 2,6 milj. kr.) för övriga krav. Även dessa ansvarsgränser gäller summan av alla fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse mot en sådan bärgare och mot någon för vilken han svarar. Om flera bärgare av detta slag deltar i bärgningsföretaget, gäller ett gemensamt begränsningsbelopp för deras ansvarighet (jfr art. 9.1 c).

I *punkt 6* anges vad som avses med fartygets dräktighet. För en definition av SDR hänvisas till 369 § (nuvarande 348 §). Bestämmelserna, som närmare har behandlats i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.1), motsvarar art. 6.5 resp. art. 8.1 i konventionen.

Med *fartygets dräktighet* avses bruttodräktigheten, beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. Ett fartygs bruttodräktighet utgör summan av fartygets slutna rum med undantag för bl.a. vissa utrymmen ovanför farty-

gets översta däck. Konventionen har tillträtts av Sverige. Den trädde i kraft den 18 juli 1982. Konventionen innehåller övergångsbestämmelser som innebär att det kommer att dröja en avsevärd tid innan alla fartyg har mätts enligt den nya konventionen. Ett stort antal fartyg har dock redan mätts enligt denna. Såvitt gäller fartyg som har mätts enligt äldre regler kan det ibland uppstå svårigheter att efter en ansvarsgrundande händelse mäta fartyget enligt 1969 års konvention. Detta gäller särskilt om fartyget har gått förlorat. Det är emellertid möjligt att i sådana fall göra mätningen på grundval av fartygsritningarna, förutsatt att dessa finns bevarade.

De nya skeppsmättningsreglerna kommer i vissa fall att innebära högre ansvarsbelopp. Detta gäller särskilt de modernaste s.k. ro/ro-fartygen. Konventionen medger dock inte någon särbehandling av dessa fartyg.

Med uttrycket *särskilda dragningsrätter* avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Såsom har nämnts i den allmänna motiveringen (avsnitt 3.1) används dessa numera i internationella konventioner som beräkningsenhet när det gäller att fastställa belopp för ansvarsbegränsning.

#### 239 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om fördelning av ansvarsbelopp och om subrogationsrätt. Den är tillämplig oavsett om det är fråga om att fördela ett ansvarsbelopp när någon fond inte har upprättats eller att fördela en begränsningsfond. Första, tredje och fjärde styckena grundas på art. 12 i konventionen, medan andra stycket svarar mot art. 6.2. Motsvarande bestämmelser finns för närvarande i 236 §.

Enligt *första stycket*, som motsvarar art. 12.1, skall varje ansvarsbelopp fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar för vilka ansvarsgränsen i fråga gäller. Av vad som har anförts i anslutning till 236 § 6 följer att det begränsningsbelopp som har framräknats enligt 238 § skall fördelas i förhållande till fordringarnas kapitalbelopp utan hänsyn tagen till ränta och kostnader.

I *andra stycket* regleras det fall att det ansvarsbelopp som avses i 238 § 2, dvs. det belopp som skall täcka andra personskadekrav än passagerarkrav, inte är tillräckligt för att sådana fordringar skall få full betalning. Återstoden av dessa fordringar deltar då i fördelningen av det ansvarsbelopp som är avsett för bl.a. sakskador, dvs. det belopp som avses i 238 § 3. I ett sådant fall skall den obetalda delen av personskadefordringarna och de fordringar som avser sakskador m.m. ha samma rätt till betalning ur detta belopp. Detsamma gäller enligt nuvarande regler (236 § första stycket).

*Tredje stycket*, som grundas på art. 12.2 och 12.3, innehåller en bestämmelse om subrogationsrätt av samma slag som f.n. finns i 236 § tredje stycket. Om redaren eller någon annan helt eller delvis har betalat en

fordran innan ansvarsbeloppet har fördelats, inträder han intill det belopp han har betalat i borgenärens rätt. Subrogationsrätt tillkommer i första hand den som är ansvarig för en skada eller hans försäkringsgivare. Bestämmelsen gäller också till förmån för varje annan person som till någon del har betalat en fordran som kan göras gällande mot den skadeståndsansvarige, t.ex. stat eller kommun som har ersatt tredje man för en miljöskada orsakad av farlig last.

*Fjärde stycket*, vilket motsvarar art. 12.4, reglerar det fallet att någon kan visa att han senare kan bli skyldig att utge ersättning som han skulle ha fått kräva åter enligt tredje stycket, om den hade betalats innan ansvarsbeloppet fördelades. Rätten kan då förordna att medel tills vidare skall avsättas för att denne person senare skall kunna göra sin rätt gällande. Här avses främst fall när talan har väckts eller anspråk annars har gjorts gällande mot redaren eller någon annan som ansvarsbegränsningen gäller för. Har en begränsningsfond upprättats, kan hänsyn tas till ett sådant krav vid en preliminär fördelning av fonden även om fordringen ännu inte har fastställts. Motsvarande gäller vid fördelning av ansvarsbelopp, när någon fond inte har upprättats.

#### 240 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål. Såsom framgår av paragrafens femte stycke regleras dessa frågor närmare i 15 kap. sjölagen. Första stycket i paragrafen grundas på art. 11.1 första meningen i konventionen och andra stycket på art. 11.3 och art. 11.1 in fine. I övrigt saknar paragrafen motsvarighet i konventionen.

Enligt art. 14 i konventionen skall processuella frågor avseende upprättande och fördelning av begränsningsfond regleras av nationell lag i den mån konventionen inte innehåller bestämmelser i dessa frågor.

Av *första stycket* framgår att en begränsningsfond kan upprättas 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. Vidare har i detta stycke tagits in en forumbestämmelse av innebörd att fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts. För det fall att talan ännu inte har väckts utan endast kvarstad eller någon annan rättslig åtgärd har begärts skall fonden upprättas hos sjörättsdomstolen för den ort där åtgärden har begärts. Har talan väckts eller kvarstad begärts vid flera domstolar, kan den som vill upprätta en begränsningsfond välja vid vilken av dessa domstolar han önskar upprätta fonden. En redare eller någon annan som väntar att skadeståndskrav skall riktas mot honom har inte möjlighet att självant upprätta en fond. Det förutsätts att talan först har väckts eller att säkerhetsåtgärder har påkallats mot honom.

Uttrycket *rättsliga åtgärder* har hämtats från konventionens "legal pro-

ceedings". Härmed avses – förutom att talan väcks i mål eller ärende vid domstol eller att verkställighet begärs hos exekutiv myndighet – att skiljeförfarande påkallas eller att prövning av dispaschör begärs.

I konventionen sägs i art. 11.1 att begränsningsfond får upprättas när rättsliga åtgärder har vidtagits i anledning av "claims subject to limitation". Den exakta innebörden av detta uttryck framgår inte av konventionen. Det torde dock kunna uteslutas att avsikten har varit att vederbörande domstol eller myndighet innan en fond får upprättas prejudiciellt skall avgöra om begränsningsrätt föreligger eller om ansvaret är obegränsat på grund av något förhållande som avses i 237 §. Uttrycket "claims subject to limitation" har använts i rubriken till art. 2, där de olika slag av fordringar som generellt är föremål för begränsning anges. Detta talar för att man även i art. 11.1 har avsett fordringar av *det slag* som är föremål för ansvarsbegränsning. Detta innebär att en begränsningsfond får upprättas, när talan har väckts eller andra rättsliga åtgärder har påkallats i anledning av en fordran av det slag som är föremål för begränsning. Detta gäller även om borgenären kan göra sannolikt att redaren eller någon annan ansvarig enligt 237 § inte har rätt att begränsa sitt ansvar.

En förutsättning för att begränsningsfond skall få upprättas är givetvis att talan alltjämt är anhängig resp. att begäran om en säkerhetsåtgärd eller annan rättslig åtgärd kvarstår. Det har inte ansetts nödvändigt att särskilt ange detta i lagtexten.

Såsom framgår av ordalydelsen i förevarande stycke kan en begränsningsfond upprättas i de fall som nyss har sagts. Någon skyldighet för redaren eller någon annan att upprätta en fond föreligger inte. Upprättandet av en begränsningsfond är inte heller någon förutsättning för rätten att åtnjuta globalbegränsning (jfr 242 § första stycket). Den skadeståndsansvarige kan givetvis undgå säkerhetsåtgärder i anledning av att en viss fordran har gjorts gällande mot honom genom att i stället för att upprätta begränsningsfond ställa säkerhet för fordringen. Säkerheten gäller då endast denna fordran.

I vissa fall skyddar en begränsningsfond inte mot säkerhetsåtgärder. Detta kan under vissa förutsättningar vara fallet, om det är sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger. I detta avseende hänvisas till vad som anförs i anslutning till 241 §.

Av art. 11.1 i konventionen följer vidare att en fond får upprättas av var och en mot vilken ansvar görs gällande.

Trots att det inte sägs uttryckligen har även den som har meddelat ansvarsförsäkring rätt att upprätta en begränsningsfond (jfr art. 1.6 och 11.3). Detta torde dock i praktiken i regel ske på det sättet att försäkringsgivaren upprättar fonden på redarens vägnar eller på vägnar av den mot vilken skadeståndskrav annars har gjorts gällande (jfr vad som anförs i anslutning till 352 §).

Enligt *andra stycket* anses en fond upprättad med verkan för alla perso-

ner som kan åberopa samma ansvarsgräns. Samtliga dessa personer åtnjuter alltså det skydd mot säkerhetsåtgärder och mot utmätning som upprättandet av en fond innebär enligt 241 §. Av förevarande stycke följer vidare att fonden är avsedd för betalning endast av de fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller (jfr art. 11.1 in fine samt 235 och 236 §§). Den omständigheten att rätten till ansvarsbegränsning har gått förlorad på grund av ett handlande av det slag som avses i 237 § saknar således betydelse. Hänsyn skall bara tas till fordringens art. Av detta följer vidare att fonden skall fördelas även om det senare visar sig att rätten till ansvarsbegränsning har gått förlorad enligt 237 § (jfr 363 § tredje stycket). Bestämmelsen innebär samtidigt att alla fordringar som omfattas av ansvarsbegränsningen har rätt till betalning ur fonden. Den borgenär som har väckt den talan, vilken föranlett att begränsningsfond har upprättats, har således inte något försteg framför andra personer som har skadeståndskrav med anledning av samma händelse.

Några remissinstanser har anmärkt att utredningen inte har berört frågan om begränsningsfondens ställning i redarens konkurs. Denna fråga synes främst vara av teoretiskt intresse. Som regel torde nämligen en begränsningsfond komma att upprättas genom att den som har meddelat ansvarsförsäkring ställer garanti för fondbeloppet. I den situationen ingår givetvis inte fonden i redarens konkursbo, och återvinning kan inte heller ske (jfr 95 § tredje stycket lagen (1927:77) om försäkringsavtal).

Om emellertid redaren har upprättat fonden genom att betala in beloppet eller genom att överlämna en säkerhet, t.ex. en bankgaranti, uppkommer frågan om fonden ingår i redarens konkursbo. Frågan tycks inte ha berörts vid utarbetandet av konventionen. I de övriga nordiska länderna samt i andra stater som har genomfört lagstiftning på grundval av 1976 års begränsningskonvention har man emellertid ansett att fonden inte tillhör konkursboet. Till grund för detta betraktelsesätt torde främst ligga det förhållandet att redaren vid upprättandet av fonden avhänder sig möjligheten att disponera över det inbetalda beloppet resp. säkerheten. Vidare skulle en annan ordning i vissa fall kunna missgynna fondborgenärerna i förhållande till redarens övriga borgenärer. Detta hänger samman med föreskriften i art. 13.2 (jfr 241 § i lagförslaget) enligt vilken upprättandet av en fond i vissa fall skall medföra att en redan beviljad utmätning skall hävas eller att en ställd säkerhet skall friges. Om begränsningsfonden skulle anses ingå i konkursboet, skulle en borgenär som har erhållit utmätning gå miste om den förmånsrätt eller betalning han har försäkrat sig om genom utmätningen utan att få något motsvarande skydd i stället. Om någon fond inte hade upprättats, skulle förmånsrätten eller betalningen kunna tillföras konkursboet endast enligt återvinningsreglerna i konkurslagen.

De omständigheter som nu har nämnts talar för att man bör betrakta en begränsningsfond som skild från redarens konkursbo. Med hänsyn till vad

som nu har anförts om redarens bristande möjligheter att förfoga över beloppet för inbetalningen av fondbeloppet jämföras med betalning av en skuld. Det innebär att fonden kan återvinnas under de förutsättningar som anges i konkurslagen (1921:225). Denna ståndpunkt innebär visserligen ett visst avsteg från förmånsrättsreglerna i konkurslagen. Någon annan lösning synes dock inte vara praktiskt genomförbar. Det torde inte heller vara förenligt med begränsningskonventionen att låta en begränsningsfond som har upprättats av redaren ingå i dennes konkursbo.

Det bör tilläggas att den praktiska betydelsen av frågan hur begränsningsfonden skall behandlas om redaren går i konkurs torde vara ganska liten. Sannolikheten för att en redare som närmar sig konkurs skulle kunna betala in ett fondbelopp eller erhålla en bankgaranti för detta belopp är ytterst ringa. På grund av vad nu anförts har det inte ansetts nödvändigt att särskilt reglera denna fråga.

Såsom har angetts i den allmänna motiveringen är syftet med bestämmelserna om begränsningsfond bl.a. att de fordringar som kan göras gällande mot den eller de skadeståndsansvariga skall kanaliseras till fonden och att de frågor som rör dessa fordringar skall behandlas i ett sammanhang. I *tredje stycket* sägs därför att talan rörande en fordran av det slag som är föremål för begränsning får väckas endast i begränsningsmål sedan en fond har upprättats i Sverige. Fordringarna skall göras gällande mot fonden, och tvister som hänger samman med fordringarna behandlas i begränsningsmålet. I detta skall även avgöras en eventuell tvist om den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning. Fastställelsen om detta får därför inte väckas i annan ordning efter det att en fond har upprättats. Vidare skall frågan om fördelning av begränsningsfonden avgöras inom ramen för begränsningsmålet.

Som har framhållits i det föregående (avsnitt 5.1.4) innebär inte den föreslagna ordningen att tvistemål som har inletts när fonden upprättas skall avskrivas för att fordringen skall kunna anmälas i fonden. Sådana rättegångar skall avslutas, såvida inte käranden återkallar sin talan i det målet (jfr dock 13 kap. 5 § första stycket rättegångsbalken). Domarna i dessa mål får sedan återopas i begränsningsmålet och läggas till grund vid fördelningen (jfr 242 §).

Hinder mot särskild talan uppkommer endast om en begränsningsfond upprättas vid svensk domstol. Detta följer av att i paragrafen behandlas endast upprättande av begränsningsfond i Sverige. Om en begränsningsfond har upprättats utomlands, utgör detta inte hinder mot att särskild talan väcks vid svensk domstol rörande de frågor som avses i tredje stycket. Detta gäller även om begränsningsfonden har upprättats i ett annat nordiskt land.

Några remissinstanser har påpekat att det inte är ovanligt att skadeståndstalan förs mot redaren av en part som är underkastad en jurisdiktionsklausul i t.ex. konossement. Frågan är om en sådan klausul då sätts ur

kraft. En annan fråga är om en skiljedomsklausul, t.ex. i ett certeparti, inte längre får göras gällande sedan en begränsningsfond har upprättats. Dessa frågor har diskuterats vid nordiska departementsöverläggningar. Därvid har rätt enighet om att en skiljedomsklausul får anses ta över kanaliseringsregeln i förevarande paragraf. Kanaliseringsregeln har ju till syfte att samordna domstolsförfaranden i anslutning till fördelningen av en begränsningsfond. En skiljedomsklausul hänvisar däremot till ett förfarande utanför domstol. Beträffande jurisdiktionsklausuler rådde enighet om att dessa i princip får vika för kanaliseringsregeln. Detta gäller åtminstone i de fall då i klausulen anges en domstol i samma land som det där begränsningsfonden har upprättats. Om jurisdiktionsklausuler skulle godtas i sådana fall, skulle detta motverka syftet med kanaliseringsregeln och kunna bidra till att fördrä processen. Processekonomiska skäl talar i och för sig för att detsamma borde gälla också när det i jurisdiktionsklausulen hänvisas till en domstol i ett annat land än det där fonden har upprättats. I dessa fall bör dock sådana klausuler tillerkännas giltighet.

Tredje stycket utesluter inte särskild talan mot annan person än den som har upprättat fonden men för vilken fonden enligt andra stycket har verkan i syfte att få fastslaget att denne inte har rätt till ansvarsbegränsning. Om fonden har upprättats av redaren (eller av försäkringsgivaren för dennes räkning), kan sålunda särskild talan med sådant syfte väckas mot fartygets ägare eller en besättningsmedlem. Frågan om en sådan persons rätt till ansvarsbegränsning aktualiseras ju inte i det begränsningsmål som anhängiggörs. I detta avseende föreligger en skillnad mot motsvarande bestämmelser i de norska och danska förslagen, som utesluter särskild talan också i detta fall. Det finska lagförslaget överensstämmer däremot på denna punkt med den svenska texten.

Om särskild talan väcks t.ex. mot befälhavaren, kan denne i detta mål göra gällande sin rätt till ansvarsbegränsning. Om det fastslås att svaranden enligt 237 § inte har rätt till ansvarsbegränsning, skall dom meddelas på det belopp som domstolen finner att kärandens fordran uppgår till. Denna dom kan sedan i vanlig ordning verkställas mot svaranden. Skulle däremot domstolen finna att svaranden har rätt till ansvarsbegränsning, skall kärandens yrkande i den delen ogillas. Käranden skall sedan hänvisas att få sin fordran prövad i begränsningsmålet.

Talan i begränsningsmål kan enligt *fjärde stycket* väckas endast av den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och den som påstår sig ha en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning. När det i bestämmelsen talas om "den som har upprättat fonden" avses endast den som faktiskt har upprättat begränsningsfonden. Talan kan således inte väckas av de andra personer för vilka fonden enligt andra stycket har verkan. Endast den som upprättar fonden och hans försäkringsgivare samt borgenärerna kan anses ha ett intresse av fondens fördelning.

## 241 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om de rättsverkningar som följer av att en begränsningsfond har upprättats. Första stycket motsvaras i konventionen av art. 13.1 och andra och tredje styckena av art. 13.2. Fjärde stycket saknar motsvarighet i konventionen, medan femte stycket motsvarar art. 13.3. Bestämmelser av detta slag finns f.n. i 237 och 238 §§.

Såsom framgår av 242 § första stycket är upprättandet av en begränsningsfond inte någon förutsättning för att ansvarsbegränsning skall få åberopas. Redaren eller en annan skadeståndsansvarig har emellertid anledning att på ett så tidigt stadium som möjligt göra klart för sig om det finns skäl att anta att fordringarna kommer att överstiga begränsningsbeloppet. I ett sådant fall bör han överväga om han skall upprätta en begränsningsfond. Genom att upprätta en fond kan han undvika att få betala mera än begränsningsbeloppet samt skydda sig mot att hans egendom utöver detta belopp tas i anspråk för att säkerställa borgenärernas krav. Risker i detta avseende föreligger särskilt om borgenärerna kan antas vara många och en del kanske okända, såsom t.ex. vid omfattande miljöskador orsakade av farlig last eller vid förlisning av ett passagerarfartyg. Om det föreligger sådana motsättningar mellan borgenärerna inbördes att en överenskommelse utom rätta om fördelning av ansvarsbeloppen kan bli svår att uppnå, talar detta också för att en fond bör upprättas.

När en begränsningsfond har upprättats, är den som har upprättat fonden i princip skyddad mot säkerhetsåtgärder eller utmätning. Som säkerhetsåtgärd torde i detta sammanhang enligt svensk rätt endast kvarstad för fordran enligt 15 kap. 1 § rättegångsbalken kunna komma i fråga med nuvarande lagstiftning. En fordran som kan göras gällande mot fonden kan inte heller utgöra grund för att försätta den som har upprättat fonden i konkurs. Samma skydd gäller för de personer som kan åberopa samma ansvarsgräns (jfr 238 § 4 och 240 § andra stycket).

I art. 13 i 1976 års konvention sägs inte uttryckligen att de rättsverkningar som nu avses förutsätter både att fond har upprättats och att rätt till ansvarsbegränsning föreligger. Detta föreskrivs däremot i art. 5.1 i 1957 års konvention och i art. VI.1 i 1969 års oljeansvarighetskonvention (jfr 237 § första stycket och 238 § första stycket i deras nuvarande lydelse samt 9 § första stycket oljeansvarighetslagen). Det finns inte anledning anta att något annat har avsetts i 1976 års konvention. I förevarande paragrafs första stycke anges därför att den på vars vägnar en begränsningsfond har upprättats åtnjuter det avsedda skyddet under förutsättning att han har rätt att begränsa sitt ansvar.

Om en borgenär kan göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger enligt 237 §, har den ansvarige ändå rätt att upprätta en begränsningsfond. Denne borgenär får då säkerhet för sin fordran i fonden.

Omfattningen av säkerheten beror på storleken av övriga borgenärers fordringar. Till den del borgenären inte kan antas ha säkerhet för sin

fordran i fonden har han möjlighet att begära säkerhetsåtgärd eller utmätning i den ansvariges egendom.

*Första stycket* i förevarande paragraf avser det fallet att någon har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller någon annan konventionsstat. När så har skett, kan han inte i anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning beträffande egendom som tillhör den som har upprättat fonden eller någon annan på vars vägnar detta har skett, om rätt till ansvarsbegränsning föreligger för denne. Med uttrycket "på vars vägnar" avses den personkrets som anges i 240 § andra stycket, dvs. alla som kan åberopa samma ansvarsgräns.

I *andra stycket* anges det skydd som följer av att begränsningsfond har upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge. I ett sådant fall kan säkerhetsåtgärd eller utmätning inte ske i egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden har upprättats, om denne har rätt att begränsa sitt ansvar. En förutsättning för att fonden skall ha en sådan verkan är att den fordran som ligger till grund för en ansökan om en sådan åtgärd kan göras gällande mot fonden. Ansökan *skall* avslås i dessa fall. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan verkställts, när fonden upprättas, *skall* åtgärden hävas. Likaså skall säkerhet som har ställts för att avvärja en sådan åtgärd eller för att få den hävd friges.

I *tredje stycket* regleras förhållandet när fonden har upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket. Rätten eller kronofogdemyndigheten *kan* då under de förutsättningar som anges i det föregående – men är inte skyldig – avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning. Om en åtgärd av sådant slag redan har skett, *kan* rätten eller kronofogdemyndigheten häva åtgärden samt frige en eventuell säkerhet. Huruvida så bör ske får avgöras med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Förhållandet kan ju vara det att borgenären redan har lagt ned betydande kostnader på att hävda sin rätt i Sverige. Gälldenären bör då inte, genom att upprätta en fond i ett annat land, kunna göra dessa ansträngningar verkningslösa. En dom meddelad av en svensk domstol kanske inte kan verkställas mot begränsningsfonden eller medföra rätt till betalning ur den. Borgenären skulle därför bli tvungen att väcka ny talan i det land där fonden har upprättats, om det inte fanns möjlighet att få den svenska domen verkställd i gälldenärens egendom i Sverige eller i säkerhet som har ställts här. Det kan vidare med hänsyn till de förhållanden som råder i det land där fonden har upprättats eller av andra skäl föreligga speciella svårigheter för en borgenär att hävda sin rätt i detta land. Även i ett sådant fall bör det finnas möjlighet att erhålla säkerhet här i landet för kravet. Samtidigt måste redarens intresse av att inte behöva betala mer än begränsningsbeloppet beaktas i skälig omfattning. Förhållandena i andra länder och i de enskilda fallen är av så skiftande karaktär att domstolarna – liksom kronofogdemyndigheterna – i dessa frågor enligt konventionen har ansetts böra ha visst utrymme för en diskretionär prövning.

Om fonden har upprättats *innan* en sådan åtgärd som nu avses har företagits eller säkerhet har ställts, *skall* dock åtgärden hävas och säkerheten frigges i vissa fall, även om fonden har upprättats i någon annan konventionsstat än Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Detta är fallet, om fonden har upprättats på någon av de platser som anges under a)–c). Kännetecknande för dessa platser är att de har en naturlig anknytning till den ansvarsgrundande händelsen eller till fordringen.

Enligt *fjärde stycket* kan första och tredje styckena tillämpas, om det visas att en fond som har upprättats i icke-konventionsstat är sådan att den kan jämföras med begränsningsfond enligt 240 §. Det ankommer på den som har upprättat fonden att visa att denna är jämförbar med en fond i konventionsstater. Om lagstiftningen i vederbörande stat bygger på 1976 års konvention fastän ratifikation inte har skett, talar detta för att fonden skall jämföras med en fond i konventionsstater. Råder tvivel om huruvida fonden verkligen kan jämföras med begränsningsfond enligt 240 §, bör första och tredje styckena däremot inte tillämpas. Även om jämförbarhet formellt sett föreligger, bör upprättandet av en fond i icke-konventionsstat inte utgöra hinder för en borgenär att på annat sätt än genom krav mot fonden hävda sin rätt, om det framstår som oskäligt att han skall hålla sig enbart till fonden.

Enligt *femte stycket* är förevarande paragraf tillämplig endast om två förutsättningar är uppfyllda. Borgenären skall kunna framställa krav mot fonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar denna. Vidare skall han ha möjlighet att av fondens medel få ut det belopp han har rätt till och föra över detta belopp till ett annat land.

Bestämmelsen avser närmast regler av diskriminerande natur som förbjuder ett visst lands medborgare att göra gällande fordringar mot fonden. I förhållande till liknande bestämmelser i 1957 och 1969 års konventioner innebär den betydelsefulla preciseringar.<sup>1</sup> Möjlighet skall således finnas att enligt allmänna processrättsliga regler föra rättegång om fordringen i det land där fonden har upprättats och att med stöd av domen få exekution i fonden. Vidare skall det finnas möjlighet att utan hinder av valutarestriktioner o.l. föra ut beloppet från det land där fonden finns. Specialregler om ansvarsbegränsning, preklusion och preskription i ifrågavarande lands lagstiftning, vilka innebär att borgenärens rätt inskränks eller bortfaller jämfört med vad som gäller i det land där borgenären har fått eller begär kvarstad eller annan säkerhet för sin fordran, bör också kunna beaktas (jfr prop. 1964:35 s. 90).

<sup>1</sup> Jfr art. 5:1 i 1957 års konvention och art. VI.2 i 1969 års oljeansvarighetskonvention; prop. 1973:140 s. 91.

## 242 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning utan samband med upprättande av en begränsningsfond. Paragrafen grundas på art. 10 i konventionen.

Såsom närmare framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.4) är upprättandet av en begränsningsfond inte någon förutsättning för globalbegränsning. Detta sägs uttryckligen i *första stycket*. Begränsning av ansvaret kan därför återopas i ett tvistemål avseende en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, även om någon fond inte upprättas. Härvid gäller tillämpliga bestämmelser i 10 kap. Av *andra stycket* följer dock att hänsyn i sådana fall skall tas endast till den eller de fordringar som målet gäller. När det belopp som på grund av ansvarsbegränsningen skall utgå för fordringen skall bestämmas, beaktas således inte andra fordringar som skall täckas av samma ansvarsbelopp, om de inte är föremål för talan i målet. Detta kan medföra att den ansvarige tvingas att betala en sammanlagd ersättning som överstiger ansvarsbeloppet. För att förhindra detta kan han i målet göra förbehåll om att även andra fordringar för vilka samma ansvarsbelopp gäller skall beaktas vid ansvarsbegränsningen. Ett sådant förbehåll skall då tas in i domen. Vilka övriga fordringar som avses behöver inte anges i förbehållet.

En dom som inte innehåller förbehåll för ansvarsbegränsning kan, såsom framgår av *tredje stycket*, verkställas utan hänsyn till vad som föreskrivs om hinder för verkställighet i 241 §. Detta gäller även om en begränsningsfond upprättas. Har däremot förbehåll för ansvarsbegränsning enligt *andra stycket* tagits in i domen, kan hinder för verkställighet föreligga enligt 241 § på grund av att en begränsningsfond redan finns upprättad eller upprättas när ansökan om domsverkställighet görs. Frågan huruvida sådant hinder föreligger prövas av kronofogdemyndigheten i verkställighetsärendet. Om domen inte kan verkställas på vanligt sätt, får borgenären göra sin fordran gällande mot fonden. I en situation som denna kan preliminär utdelning för fordringen bli aktuell enligt 362 §.

Frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning kan av parterna hänskjutas till avgörande genom dispasch. Detta framgår av *fjärde stycket*. I många fall behövs inte något domstolsförfarande, utan det är tillräckligt att en opartisk person räknar ut begränsningsbeloppets storlek och yttrar sig över hur beloppet skall fördelas. Den möjlighet som f.n. finns att vända sig till en dispaschör med dessa frågor behålls därför (jfr 239 § i dess nu gällande lydelse). I överensstämmelse med vad som nu gäller utgör dispaschförfarandet inte något hinder mot att talan väcks vid domstol i en eller flera av de aktuella frågorna. Dom i ett sådant mål bör då avvaktas av dispaschören. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 14 kap. (jfr 339–343 §§).

Enligt gällande rätt (239 § sjölagen) kan en part i en tvist, t.ex. en borgenär, hänskjuta en tvist av det slag som nu behandlas till utredning och

avgörande genom dispasch. Lagförslaget innebär att det införs ett formaliserat förfarande vid domstol för fördelning av begränsningsbelopp. Det har därför ansetts att en tvist som i princip skall lösas inom ramen för ett begränsningsmål bör få hänskjutas till dispaschör endast om parterna är överens om detta. För att frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning skall få hänskjutas till avgörande genom dispasch krävs alltså enligt förslaget att samtliga parter är överens om ett sådant förfarande. Om det efter det att en fråga har hänskjutits till dispaschören skulle visa sig att det finns någon tidigare okänd part, t.ex. en borgenär, som inte godtar att tvisten avgörs i denna ordning, måste dispaschförfarandet avbrytas. Frågorna får då avgöras av domstol i ett begränsningsmål.

#### 243 §

1957 års konvention innehåller inte några särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning för örlogsfartyg, och det gör inte heller 1976 års konvention. I *första stycket* av denna paragraf har emellertid tagits upp en särbestämmelse för örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg. De överväganden som ligger till grund för förslaget i denna del har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.3.4).

Bestämmelsen avser örlogsfartyg och sådana andra fartyg som vid tiden för den ansvarsgrundande händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. För dessa fartyg skall ansvarsgränserna aldrig understiga de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Är fartyget större, skall ansvarsbeloppen beräknas på grundval av den verkliga dräktigheten.

I första stycket föreskrivs vidare att någon rätt till ansvarsbegränsning över huvud taget inte föreligger för ett sådant fartyg, om skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning. Härmed avses sådana egenskaper och sådan användning som sammanhänger med fartygets egenskap av statsfartyg. Skador som har orsakats av att en skjutövning har ägt rum från ett örlogsfartyg, av att ett örlogsfartyg i samband med en nattövning har gått med släckta ljus eller av att en u-båt har navigerat i undervattensläge är typiska fall då någon rätt till ansvarsbegränsning inte skall föreligga. Detsamma gäller, om en skada har orsakats av att en polisbåt under utryckning har gått med högre hastighet än som var tillåten eller som normalt inte skulle ha varit försvarbar.

Huruvida ett fartyg kan sägas vara använt uteslutande för statsändamål kan ibland vara föremål för tvekan. Förutom örlogsfartyg hör till denna kategori fartyg tull- och lotsbåtar samt fartyg som används för kustövervakning. Det har ansetts befogat att särskilt ange i lagtexten att de särskilda bestämmelserna för statsfartyg inte skall tillämpas på fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning. Det avgörande är därvid vad som är fartygets huvudsakliga användningsområde. Om ett örlogsfartyg med låg dräktighet tillfälligtvis och för att bistå ett annat fartyg tar detta

på släp, skall ansvarsgränserna inte beräknas enligt den faktiska dräktigheten utan enligt första meningen i förevarande stycke, dvs. motsvara dem som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000.

*Andra och tredje styckena* innehåller bestämmelser om de ansvarsgränser som skall gälla för borrhingsfartyg och flyttbara plattformar. Frågan om ansvarsbegränsning för dessa farkoster har utförligt behandlats i avsnitt 5.1.3.3.

Med borrhingsfartyg avses ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottnens naturtillgångar. Om ett sådant fartyg orsakar skada när det används för andra ändamål än borrhning, t.ex. för godstransporter, gäller ansvarsgränserna i 238 §. Har skada däremot uppkommit i samband med borrhningsverksamhet, är ansvarsgränserna i andra stycket i förevarande paragraf tillämpliga. För fordringar som avses i 238 § 2 (personskador) utgör ansvarsgränsen i sådant fall 12 milj. SDR (ca 95 milj. kr.), och för fordringar enligt 238 § 3 (i huvudsak sakskador) utgör den 20 milj. SDR (ca 160 milj. kr.).

Av sista meningen i andra stycket framgår att särskilda bestämmelser gäller för fordringar i anledning av oljeskador. Här avses bestämmelserna i oljeansvarighetslagen. Som lagtexten är utformad kommer den också att omfatta eventuell senare lagstiftning angående ansvarighet för oljeskador i samband med utvinning av havsbottnens naturtillgångar.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar är enligt tredje stycket att anse som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i 10 kap. Ansvarsgränserna skall dock alltid motsvara de gränser som anges i andra stycket, dvs. 12 resp. 20 milj. SDR. Det förekommer i Sverige att en viss typ av plattformar, s.k. semi-submersibles, registreras som skepp. För dessa plattformar är givetvis andra stycket direkt tillämpligt.

#### 243 a §

I denna paragraf, som har sin motsvarighet i nuvarande 242 §, finns bl.a. vissa internationellt privaträttsliga bestämmelser.

*Första stycket* bygger på principen om *lex fori*, dvs. att lagen i domstolslandet tillämpas. Den grundas på art. 15.1 i konventionen. Bestämmelserna i 234–243 §§ tillämpas således alltid när ansvarsbegränsning åberopas inför svensk domstol. Frågan om tillämplig lag regleras följaktligen inte av fartygets, skadevållarens eller borgenärens nationalitet och inte heller av platsen för den ansvarsgrundande händelsen.

Även om ansvarsbegränsningsfrågorna helt avgörs enligt svensk rätt, kan det dock förekomma att ett annat lands lag är tillämplig när det gäller att avgöra huruvida ansvar föreligger.

Frågan huruvida rätt till ersättning för en viss slags skada föreligger kan också enligt internationellt privaträttsliga regler vara att bedöma enligt utländsk rätt, t.ex. enligt lagen i den stat där den skadevållande händelsen

inträffade. Däremot skall som nyss har nämnts ansvarsbegränsningsfrågorna alltid bedömas enligt svensk rätt. De svenska reglerna om ansvarsbegränsning kan därför komma att tillämpas på ersättning för skador som skall ersättas enligt tillämplig utländsk lag men som inte skulle vara ersättningsgilla enligt svensk skadeståndsrätt.

I enlighet med konventionen (art. 3.e) föreskrivs undantag från principen om *lex fori* för ett speciellt slag av fordringar, nämligen sådana som avser ersättning för skador som har åsamkats bl.a. ombordanställda. Enligt 236 § punkt 5 föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning för sådana skador. Är lagen i en annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall emellertid frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt lagen i denna stat. Bestämmelsen är tillämplig även om fartyget hör hemma i en annan stat än den, vars lag reglerar tjänsteavtalet, och även om fartygets hemland inte har tillträtt konventionen.

Om det enligt lagen i den stat som reglerar tjänsteavtalet föreligger rätt till ansvarsbegränsning till de belopp som gäller enligt konventionen för fordringar som avser skador som har åsamkats ombordanställda m.fl., får dessa fordringar göras gällande mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige. De får delta i fördelningen av det belopp som anges i 238 § 2 och under vissa förutsättningar även i det belopp som anges i 238 § 3 (jfr 239 § andra stycket). Skulle det däremot enligt lagen i nämnda stat gälla obegränsat ansvar för sådana fordringar, får dessa fordringar inte göras gällande mot en begränsningsfond som har upprättats vid svensk domstol. Detsamma gäller, om det enligt nämnda lag visserligen föreligger rätt till ansvarsbegränsning, men begränsningsbeloppen är högre än de som föreskrivs i konventionen.

Globalbegränsningsreglerna hindrar inte att andra bestämmelser tillämpas som medför att de enskilda skadeståndskraven sätts ned. I praxis har tveksamhet rått om tillämpningen av reglerna i skadeståndslagen (1972:207) om jämkning. För att undanröja varje oklarhet i detta avseende har i *andra stycket* föreskrivits att bestämmelserna i 234–243 §§ inte hindrar tillämpningen av eljest gällande jämningsregler. I anledning av en fartygskollision kan det t.ex. inträffa att redaren av det ena fartyget ådrar sig ansvar gentemot ägare till gods som befordras med hans fartyg. Detta ansvar kan komma att begränsas enligt 120 §. Vidare kan han ådra sig ansvar gentemot passagerare ombord på det egna fartyget. Passagerarkraven kan då komma att begränsas enligt 6 kap. sjölagen. Skadeståndsansvar gentemot det kolliderande fartyget kan komma att sättas ned på grund av medvållande. Om ägaren av en oförsäkrad småbåt är ansvarig för skada på ett annat fartyg och skadan på det andra fartyget är täckt av försäkring, kan skadeståndet komma att sättas ned enligt 6 kap. 2 § skadeståndslagen. Förs talan mot en ombordanställd, kan dennes ansvar sättas ned enligt 4 kap. 1 § skadeståndslagen. Först sedan de olika skadestånden har bestämts och det befinns att det samlade ansvaret med anledning av händel-

sen överstiger det eller de aktuella begränsningsbeloppen, blir globalbegränsning aktuell.

*Tredje stycket* innehåller en definition av begreppet konventionsstat. En stat anses inte som konventionsstat förrän den har blivit bunden av konventionen. Det krävs således inte bara att konventionen helt allmänt har trätt i kraft utan också att den har trätt i kraft i förhållande till den ifrågavarande staten.

#### *Elfte kapitlet*

##### *Om sjöpanträtt och skeppshypotek*

#### 261 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om inteckning i ett registrerat skepp eller skeppsbygge. F.n. gäller att inteckning kan beviljas inte bara i svenskt eller utländskt mynt utan även i Poincaréfrancs. Av skäl som har anförts i det föregående (avsnitt 3.1) kan Poincaréfrancs inte längre användas som värdeenheter utan bör ersättas av Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). I denna paragraf har därför värdeenheten francs bytts ut mot SDR.

Från sjöfartsregistret, som är den myndighet som handlägger ärenden rörande inteckningar av det slag som avses i förevarande paragraf, har inhämtats att några inteckningar i Poincaréfrancs inte har beviljats. Någon övergångsbestämmelse till ändringen av paragrafen behövs därför inte.

#### *Trettonde kapitlet*

##### *Ansvarsbestämmelser*

#### 328 §

I paragrafen har endast gjorts en ändring av en hänvisning i första stycket 5 samt vissa språkliga justeringar.

#### *Fjortonde kapitlet*

##### *Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål*

#### 337 §

Denna paragraf innehåller forumregler.

*I första stycket* har endast vissa språkliga ändringar gjorts.

*Andra stycket* av paragrafen i den nuvarande lydelsen innehåller bestämmelser om prorogation. Dessa innebär att vissa avtal, som begränsar kärandens val av forum i fråga om en framtida tvist om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods, i stor utsträckning är ogiltiga. Avtal får dock träffas om att talan efter kärandens val får väckas endast vid någon av följande domstolar:

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

2. domstolen för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten, eller  
3. domstol i den stat där kåranden har sitt hemvist eller annars är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

I det nya andra stycket, som grundar sig på art. 17.1 i Aténkonventionen, behandlas inte prorogationsavtal uttryckligen. Stycket innehåller i stället en uppräknig av de domstolar vid vilka talan får väckas. Dessa är de domstolar som anges under punkterna 1–3 i lagrummets nuvarande lydelse. Talan får också väckas vid en domstol i den stat där befodringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Av andra stycket följer att avtal om att en framtida tvist av det slag som här avses skall avgöras av skiljemän inte är tillåtna. Detta överensstämmer med gällande rätt.

I ett nytt *tredje stycke*, som motsvarar art. 17.2 i konventionen, har tagits in en uttrycklig bestämmelse om att parterna, *efter* det att en tvist som avses i andra stycket har uppstått, fritt får avtala att talan skall väckas vid en annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän. Detta överensstämmer med vad som f.n. indirekt följer av andra stycket första meningen.

Att denna bestämmelse har tagits in i paragrafen i ett nytt tredje stycke föranleder att det nuvarande tredje stycket blir ett nytt *fjärde stycke* och det nuvarande fjärde stycket blir ett *femte stycke*.

I fjärde stycket har lagts till en hänvisning till det nya tredje stycket. I övrigt har i fjärde och femte styckena gjorts endast språkliga ändringar.

### *Femtonde kapitlet*

#### *Om begränsningsfond och begränsningsmål*

I 15 kap. har samlats bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål. Såsom framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.4) innehåller 1976 års konvention inte några närmare regler om hur en begränsningsfond skall upprättas och fördelas. Med undantag för 351 § första stycket och 352 § första stycket har bestämmelserna i 15 kap. därför inte någon motsvarighet i konventionen. Reglerna i kapitlet har till viss del utformats enligt motsvarande bestämmelser i oljeansvarighetslagen.

#### 350 §

Av paragrafen framgår att bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga inte endast på en sådan begränsningsfond som avses i sjölagens 10 kap., globalfond, utan även på en begränsningsfond som upprättas enligt oljeansvarighetslagen, oljeskadefond. Bestämmelser om när globalfond och oljeskadefond får upprättas finns i 240 § sjölagen resp. 6 § oljeansvarighetslagen.

F.n. finns bestämmelser om begränsningsfond endast i oljeansvarighets-

lagen (6–9 §§). Enligt dessa bestämmelser sker fördelning av fonden sedan rätten genom kungörelse har uppmanat sakägarna att inom viss tid anmäla sina fordringar. Förfarandet sätts igång av rätten så snart en fond har upprättats. Detta kan ske först när talan om ersättning har väckts enligt 18 § oljeansvarighetslagen.

Som har framhållits tidigare (avsnitt 5.1.4) införs en särskild ordning för bl.a. fördelning av begränsningsfond, s.k. begränsningsmål. Innan fördelning kan ske, måste bl.a. avgöras om ansvar föreligger mot de borgenärer som har framställt krav och om redaren eller den som annars har gjorts ansvarig har rätt till ansvarsbegränsning. Vidare måste tas ställning till de enskilda kraven. Även frågan om ansvarsbeloppets storlek måste avgöras slutligt innan fonden fördelas. I samband med att fonden upprättas fattar rätten visserligen ett beslut om ansvarsbeloppets storlek. Detta gäller emellertid bara tills annorlunda förordnas. Borgenärerna måste senare ha möjlighet att göra invändningar i denna fråga.

Såsom har påpekats i den allmänna motiveringen har det ansetts angeläget att göra en uppdelning mellan de två moment som det är fråga om, nämligen upprättandet av en begränsningsfond och begränsningsmålet. Som där har framhållits behöver det förhållandet att en fond har upprättats inte alltid leda till att ett begränsningsmål uppkommer. Förutsättningen för att ett begränsningsmål skall uppkomma är att särskild talan, exempelvis om fördelning av fonden, väcks genom stämning (359 §). För detta mål gäller enligt 359 § andra stycket reglerna i rättegångsbalken om dispositiva tvistemål i tillämpliga delar. Beträffande förfarandet när en begränsningsfond upprättas gäller enligt 352 § tredje stycket lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden i tillämpliga delar, om inte annat sägs i förevarande kapitel.

Fondärendet kan inte avslutas förrän fondmedlen har fördelats genom avgörande i ett begränsningsmål eller fonden har upplösts enligt 358 §. Det är sålunda att märka att det beslut i fondärendet genom vilket rätten fastställer fondens storlek eller godtar erbjuden säkerhet är av interimistisk karaktär. Det kan därför komma att ändras.

### 351 §

I paragrafen anges de belopp som globalfonden resp. oljeskadefonden skall motsvara. Första stycket grundar sig på art. 11.1 i begränsningskonventionen. Andra stycket ansluter sig till 6 § första stycket oljeansvarighetslagen (jfr art. V.3 i oljeansvarighetskonventionen).

Enligt *första stycket* skall en globalfond motsvara summan av begränsningsbeloppen för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse. Den skall dessutom motsvara ränta på dessa belopp från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Om det efter en fartygskollision mellan två lastfartyg, som inte har några passagerare ombord, föreligger fordringar som avser både personskador och sakskador och om den ansvarige redaren åberopar ansvarsbegränsning beträffande samtliga dessa fordringar, skall globalfonden således motsvara summan av de ansvarsbelopp som gäller enligt 238 § 2 och 3 jämte ränta för tiden till dess fonderna upprättas. Vill redaren att fonden endast skall avse sakskadefordringar, kan han nöja sig med att upprätta en fond som motsvarar ansvarsbeloppet i 238 § 3 jämte ränta. Personskadefordringarna kan nämligen vara så pass små att begränsning av ansvaret inte är aktuell. Borgenärernas eventuella behov av säkerhet för kraven kan då tillgodoses på annat sätt. Såvitt gäller personskador som drabbar ett fartygs egna passagerare skall globalfonden motsvara det ansvarsbelopp som föreskrivs i 238 § 1 jämte ränta.

Föreskriften om att globalfonden även skall omfatta ränta på begränsningsbeloppet för tiden från den ansvarsgrundande händelsen till fondens upprättande saknar direkt motsvarighet i gällande sjölag.

Konventionen innehåller inte någon bestämmelse om den räntefot som skall användas vid räntebereäkningen. Detta får därför avgöras enligt nationell lag (art. 14). Det har ansetts lämpligt att 6 § räntelagen (1975:635) tillämpas. Räntan skall alltså beräknas enligt den räntefot som motsvarar det av riksbanken fastställda diskontot som gäller vid varje tid med tillägg av fyra procentenheter.

Bestämmelsen om att fonden också skall omfatta ränta under den angivna tiden innebär inte att ränta nödvändigtvis skall löpa på den enskilde borgenärens fordran under denna tid eller att räntan i det enskilda fallet skall uppgå till den procentsats som följer av bestämmelsen. Dessa frågor bestäms enligt de regler som gäller för varje särskild fordran.

Av *andra stycket* framgår att oljeskadefonden skall uppgå till ansvarsbeloppet enligt 5 § oljeansvarighetslagen, dvs. det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare. 1969 års oljeansvarighetskonvention innehåller inte någon bestämmelse om ränta för tiden till fondens upprättande. Någon bestämmelse om ränta finns därför inte i *andra stycket*. Såsom framgår av 353 § *andra stycket* kan emellertid rätten av den som upprättar fonden begära att ett tilläggsbelopp betalas in eller att säkerhet ställs för ett sådant belopp. Såvitt gäller en oljeskadefond kan detta tilläggsbelopp avse ränta också för tiden från den ansvarsgrundande händelsen till dagen för fondens upprättande. Tilläggsbeloppet utgör emellertid inte del av fonden utan är avsett att täcka ränta och rättegångskostnader som inte omfattas av begränsningsbeloppet (jfr 236 § 6 sjölagen och 5 § första stycket tredje meningen oljeansvarighetslagen).

### 352 §

I denna paragraf regleras hur en begränsningsfond skall upprättas. Vidare anges vilka upplysningar som skall lämnas till rätten av den som vill

upprätta en fond. Första stycket grundar sig på art. 11.2 i begränsningskonventionen. Den artikeln har i sin tur utformats med art. V.3 i 1969 års oljeansvarighetskonvention som förebild. En motsvarande bestämmelse finns f.n. i 6 § andra stycket oljeansvarighetslagen.

Enligt 240 § första stycket får en globalfond upprättas hos den domstol där talan har väckts angående en fordran som är av sådant slag att den är föremål för ansvarsbegränsning. Fonden kan också upprättas hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts. Oljeansvarighetskonventionen förutsätter att talan om ersättning redan är väckt när fonden upprättas. Därför föreskrivs i 6 § andra stycket oljeansvarighetslagen att en oljeskadefond skall upprättas hos den domstol där talan har väckts enligt 18 § nämnda lag.

Den som vill upprätta en fond skall antingen betala in fondbeloppet kontant eller ställa en säkerhet som godtas av rätten. Detta framgår av *första stycket*. I praktiken torde begränsningsfond i regel upprättas genom att säkerhet ställs. Det är viktigt att höga krav ställs på säkerheten. Garanti av en nordisk affärsbank bör normalt godtas liksom garanti av något av de större nordiska försäkringsföretagen. Garantier av större utländska affärsbanker eller försäkringsbolag bör också kunna godtas. Vid behov får kontroller företas genom förfrågningar hos bank- och försäkringsinspektionerna.

En fråga som har uppkommit i praktiken i samband med att en oljeskadefond upprättas är huruvida en säkerhet som består enbart av en förbindelse från fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare att betala skadestånd upp till ansvarsbeloppet skall godtas. En sådan förbindelse utgör nämligen endast en utfästelse av fartygsägaren resp. försäkringsgivaren att betala vad denne enligt lag redan är skyldig att betala. Som skäl för att sådana förbindelser bör godtas har anförts att en säkerhet i form av en bankgaranti medför avsevärda kostnader och att det i många fall från de skadelidandes synpunkt skulle vara helt onödigt att kräva någon annan säkerhet än en förbindelse av den betalningsskyldige själv. Enligt uppgift godtas sådana förbindelser i vissa länder, t.ex. i Japan. Som nyss har nämnts bör höga krav ställas på den säkerhet som skall ställas när en begränsningsfond upprättas. Detta bör givetvis gälla även vid bedömningen av om en förbindelse av det slag som nu har nämnts skall godtas. En sådan förbindelse bör därför godtas som säkerhet endast om det är uppenbart att någon ytterligare säkerhet inte behövs för att de skadelidandes rätt skall tillvaratas.

Av första stycket framgår vidare att det förutsätts att den som vill upprätta en begränsningsfond gör en ansökan därom hos rätten. Av ansökningsenheten skall framgå att det är fråga om upprättande av en begränsningsfond enligt 351 §. Det är nämligen angeläget att det från början görs klart huruvida säkerheten är avsedd att utgöra en begränsningsfond eller om det endast är fråga om en säkerhet för en enskild borgenär som har begärt

säkerhetsåtgärd. I det förra fallet gäller säkerheten till förmån för alla borgenärer (jfr 240 § andra stycket). I det senare fallet avses endast den enskilde borgenärens krav.

I *andra stycket* föreskrivs att det i ansökningsen skall lämnas en redogörelse för omständigheterna i saken. Domstolen måste få uppgift om vilken händelse som ersättningskraven hänför sig till. Vidare måste uppgifter lämnas om det skadevållande fartyget, t.ex. dess nationalitet och dräktighet, dess ägare och försäkringsgivare. Uppgiften om fartygets dräktighet är nödvändig för att ansvarsbeloppet och därmed fondens storlek skall kunna beräknas. Det bör påpekas att fartygets dräktighet skall bestämmas på olika sätt beroende på om en globalfond (jfr 238 § 6 sjölagen) eller en oljeskadefond (jfr 1 § oljeansvarighetslagen) skall upprättas. Vid globalbegränsning beräknas ansvarsbeloppet på grundval av bruttodräktigheten, medan nettotonnaget utgör utgångspunkten för beräkningen av ansvarsbeloppet enligt oljeskadclagen.

För att domstolen skall kunna underrätta kända borgenärer har i *andra stycket* även föreskrivits att uppgift skall lämnas om de kända borgenärernas namn och adress.

Det har inte ansetts erforderligt att i sjölagen uttömmande reglera förfarandet i ärenden om upprättande av begränsningsfond. Det har i stället ansetts lämpligt att låta lagen (1946:807) om handläggningen av domstolsärenden gälla i tillämpliga delar, om inte annat sägs i 15 kap. sjölagen. En föreskrift om detta har tagits in i *tredje stycket*.

Hänvisningen till lagen om handläggningen av domstolsärenden innebär bl.a., att domförhållningarna i den lagen blir tillämpliga i fondärendet (6 §). Vidare innebär hänvisningen att rättens avgörande sker genom beslut (9 §).

### 353 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om de beslut som skall meddelas när en ansökan om upprättande av begränsningsfond har kommit in till domstolen. I paragrafen anges också vid vilken tidpunkt en fond skall anses upprättad. Delvis motsvarande bestämmelser finns f.n. i 6 § tredje och fjärde styckena oljeansvarighetslagen.

Enligt 241 § sjölagen och 9 § oljeansvarighetslagen inträder vissa rättsverkningar till skydd för den skadeståndsansvariges egendom när en begränsningsfond upprättas. Det är därför av väsentlig betydelse för den som har ansökt om att få upprätta en begränsningsfond att rätten så snart som möjligt meddelar beslut om fondbeloppets storlek och tar ställning till om den säkerhet som har erbjudits kan godtas. Att rätten skall meddela beslut utan dröjsmål framgår av 5 § lagen om handläggning av domstolsärenden.

För att de nämnda rättsverkningarna skall inträda krävs i princip att rätt till ansvarsbegränsning föreligger. Prövningen av frågan om en fond får upprättas kan emellertid på detta stadium inte innefatta någon prövning av huruvida de krav som har gjorts gällande eller som kan förväntas bli

framställda avser fordringar av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning enligt sjölagen eller oljeansvarighetslagen. Sökandens uppgifter i dessa hänseenden får i regel tas för goda. Redan uppgiften om vilken händelse som har föranlett ansökningen kan ofta räcka för att det skall stå klart att begränsningsbara fordringar kan föreligga. Därav följer också att skyddet för den ansvariges egendom inträder i och med att fonden upprättas. Skyddet blir dock definitivt först när frågan om rätten till ansvarsbegränsning har prövats. Det är inte heller avsikten att domstolen på detta stadium skall bilda sig en uppfattning om huruvida fordringarna sammantagna uppgår till ansvarsbeloppet. Detsamma gäller frågan huruvida den som påstås vara skadeståndsansvarig har gjort sig skyldig till ansvarsgrundande handling eller om denna handling är av sådant slag att rätten till ansvarsbegränsning har gått förlorad.

Den som vill upprätta en begränsningsfond har alltså en praktiskt taget ovillkorlig rätt att göra detta. Några stränga krav på innehållet i de uppgifter som enligt 352 § andra stycket skall lämnas bör inte heller ställas upp. Uppgifterna kan kompletteras senare. Det är alltså tillräckligt att fondupprättarens och fartygets identitet framgår och att fartygets dräktighet samt tid och plats för den ifrågavarande händelsen anges. Undantagsvis kan det dock förekomma att det är uppenbart att en ansökan om att få upprätta en begränsningsfond inte skall bifallas, t.ex. då något fartyg över huvud taget inte är inblandat eller inte ens de mest grundläggande omständigheterna framgår av ansökningen och det visar sig omöjligt att få denna kompletterad. Slutligen måste givetvis de förutsättningar som anges i 240 § första stycket sjölagen resp. 6 § andra stycket oljeansvarighetslagen (6 § första stycket enligt förslaget) föreligga när beslut om upprättande av fond meddelas.

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för ränta och rättegångskostnader. Detta framgår av 236 § 6 sjölagen och 5 § första stycket tredje meningen oljeansvarighetslagen. I den mån en borgenär får utdelning ur en begränsningsfond, har han normalt också rätt till ränta på detta belopp. Ofta har han dessutom rätt till ersättning för rättegångskostnader, t.ex. ombudsarvode i samband med anmälan av en fordran mot fonden och den fortsatta bevakningen av denna.

Såsom framgår av 351 § omfattar en begränsningsfond inte ränta på ansvarsbelopp annat än så till vida att en globalfond skall motsvara ränta från dagen för den ansvarsgrundande händelsen till dess fonden upprättas. Upprättas fonden genom kontant inbetalning av fondbeloppet kan detta visserligen göras räntebärande, och borgenären får då ytterligare säkerhet för sin räntefordran. Det är dock inte säkert att borgenären ens då erhåller full säkerhet för räntefordringen, eftersom den bankränta som utgår på fondbeloppet kan understiga borgenärens skadeståndsränta. Såsom tidigare har nämnts torde f.ö. en begränsningsfond i praktiken vanligen upprättas genom att en bankgaranti eller annan liknande säkerhet ställs. I

sådant fall får borgenärerna inte någon säkerhet för ränta som avser tiden efter fondens upprättande. Det är att märka att en begränsningsfond över huvud taget inte utgör säkerhet för rättegångskostnader. I avsaknad av särskilda regler i 15 kap. sjölagen skulle allmänna regler om säkerhetsåtgärder ha blivit tillämpliga, om en borgenär vill ha säkerhet för ränta som inte täcks av 351 § och för rättegångskostnader.

I *andra stycket* föreskrivs därför att rätten, om inte särskilda skäl föreligger däremot, skall fastställa ett tilläggsbelopp. Detta tilläggsbelopp är avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader i anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta. Den som vill upprätta en begränsningsfond skall således även betala in tilläggsbeloppet eller ställa godtagbar säkerhet för detta. Eftersom de kostnader som här avses kan komma att uppgå till förhållandevis stora belopp, innebär förfarandet en trygghet inte bara för borgenärerna utan också för den som upprättar fonden såtillvida att annan egendom som tillhör honom inte kan tas i anspråk för att säkerställa dessa krav. I fråga om räntekostnaderna uppnås även för alla berörda parter den fördelen att samtliga frågor om ränteanspråk kan avgöras i samband med fördelningen av fonden. Beträffande globalfond gäller dock att tilläggsbeloppet för ränta endast kan avse ränta för tiden efter fondens upprättande. Ränta för tiden dessförinnan ingår nämligen i själva fondbeloppet (351 § första stycket 2).

Tilläggsbeloppet bestäms efter en skönsmässig bedömning av domstolen. När tilläggsbeloppets storlek skall bestämmas är det givetvis av betydelse när en fördelning av fonden kan beräknas ske. Det kan ofta vara svårt för domstolen att bedöma denna fråga i detta tidiga skede. Det torde också medföra åtskilliga svårigheter att då bedöma i vad mån säkerhet behövs för rättegångskostnader. Vidare kan det vara svårt att förutse i vilken utsträckning tvister kan uppkomma i begränsningsmålet. Såsom framgår av fjärde stycket är emellertid beslutet om tilläggsbeloppets storlek inte slutligt. Beslut om ytterligare säkerhet kan därför meddelas senare, om det visar sig erforderligt.

Bestämmelsen om tilläggsbelopp saknar motsvarighet i såväl 1969 års oljeansvarighetskonvention som 1976 års konvention. 1957 års begränsningskonvention innehåller inte heller någon sådan bestämmelse. När den svenska lagstiftningen på grundval av 1957 års konvention utarbetades, ansågs emellertid att konventionen hade överlämnat åt den nationella lagen i vederbörande konventionsstat att lösa denna fråga. En bestämmelse av detta slag togs därför in i nuvarande 237 § sjölagen (jfr prop. 1964:35 s. 83).

I förarbetena till oljeansvarighetslagen uttalade föredragande statsrådet att han ansåg det vara ytterst tveksamt om det enligt oljeansvarighetskonventionen var tillåtet att som villkor för ansvarsbegränsning föreskriva att fartygsägaren skulle ställa säkerhet även för ränta och rättegångskostnader

(jfr prop. 1973:140 s. 44). Härtill kom att underlåtenhet av fartygsägaren eller hans försäkringsgivare att iaktta en sådan föreskrift kunde leda till att ansvarigheten blev obegränsad. Föredragande statsrådet ansåg därför att något sådant villkor för ansvarsbegränsning inte borde ställas upp. Någon bestämmelse av detta slag togs därför inte in i oljeansvarighetslagen.

Beträffande såväl 1969 års oljeansvarighetskonvention som 1976 års begränsningskonvention gäller att regleringen i processrättsligt hänseende är ofullständig och att konventionsstaterna därför i nationell lag får införa kompletterande processuella bestämmelser. Hinder kan t.ex. inte möta att ställa upp krav i olika hänseenden för att en ansökan skall tas upp till behandling, t.ex. att en expeditionsavgift betalas. Det saknas anledning att bedöma frågan om säkerhet för ränta och rättegångskostnader annorlunda. I enlighet med vad som uttalades vid lagstiftningen i anledning av 1957 års begränsningskonvention måste det därför anses att det även i oljeansvarighetskonventionen har överlämnats åt nationell lag i konventionsstaterna att avgöra om ett tilläggsbelopp avseende kostnader och ränta skall kunna krävas. Om någon föreskrift inte meddelas i detta hänseende, har borgenärerna i de fall en oljeskadefond upprättas rätt att enligt allmänna regler kräva särskild säkerhet för sina fordringar på ränta och kostnader. Detta kan inte anses vara en ändamålsenlig ordning. Inte bara sakliga skäl talar för att ett tilläggsbelopp bör kunna krävas för ränta och kostnader. Reglerna bör också vara desamma för de båda slagen av begränsningsfonder. På grund härav har föreskriften om tilläggsbelopp gjorts tillämplig på både globalfond och oljeskadefond.

Om särskilda skäl föreligger, kan rätten underlåta att bestämma ett tilläggsbelopp som avser ränta och kostnader. Har ansvar gjorts gällande t.ex. mot ett nordiskt rederi med betydande tillgångar i något av de nordiska länderna, bör det inte vara nödvändigt att fastställa ett tilläggsbelopp. En dom i begränsningsmålet kan ju i ett sådant fall verkställas, om betalning inte skulle ske godvilligt.

Av tredje stycket framgår att en begränsningsfond anses upprättad först när såväl fondbeloppet som ett eventuellt tilläggsbelopp har betalats in eller godtagbar säkerhet har ställts. Om detta redan har skett när rätten fattar det beslut varigenom storleken av fondbeloppet och eventuellt tilläggsbelopp anges, anses fonden upprättad den dag då beslutet meddelas. I beslutet skall då framgå att beloppet har betalats in eller att en godtagbar säkerhet har ställts.

Av art. V.9 i oljeansvarighetskonventionen resp. art. 8.1 i 1976 års konvention följer att omräkning från SDR till svenskt mynt skall göras efter kursen den dag då fonden upprättas, betalning sker eller säkerhet ställs. En bestämmelse med detta innehåll finns f.n. i 348 §. Den har nu förts över till 369 §. Det har därför inte ansetts erforderligt att i 15 kap. särskilt ange efter vilken kurs omräkningen skall ske. Den som upprättar en begränsningsfond är således fri från valutarisken efter det att fonden är

upprättad. Har begränsningsfonden en gång behörigen upprättats, kommer de förändringar av SDR:s värde i förhållande till svenskt mynt som inträffar därefter inte att påverka fondbeloppets eller ansvarsbeloppets storlek.

Fattar rätten ett nytt beslut, varigenom fondbeloppet eller tillägsbeloppet höjs, skall den som har upprättat fonden underrättas om detta och beredas tillfälle att inom viss, särskilt angiven kortare tid betala in felande kontanta medel eller ställa kompletterande säkerhet. Under denna frist får fonden anses fylla lagens krav. Någon säkerhetsåtgärd eller annan verkställighet får således inte ske under denna frist, under förutsättning att rätt till ansvarsbegränsning föreligger. Detta följer av 241 § sjölagen resp. 9 § oljeansvarighetslagen. Om komplettering inte görs före fristens utgång, kan därefter någon fond inte längre anses vara upprättad. De tillgångar som finns i fonden bör emellertid i sådant fall inte återställas till den som har upprättat fonden, eftersom borgenärerna under den tid då fonden var behörigen upprättad var förhindrade att skaffa sig annan säkerhet. Som har framhållits i anslutning till 240 § bör upprättandet av en fond närmast jämföras med betalning av skulder. Tillgångarna bör därför reserveras för att tillgodose de fordringar som görs gällande mot fonden. Sedan alla anspråk på ersättning slutligen har avgjorts, skall kvarvarande medel fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av deras fordringar.

Av fjärde stycket framgår att beslut som avses i denna paragraf är av interimistisk karaktär, dvs. de gäller till dess annat förordnas. En borgenär som får kännedom om att en fond har upprättats har således möjlighet att få till stånd en höjning av fondbeloppet, om han kan påvisa att det först fastställda fondbeloppet grundas på t.ex. felaktiga uppgifter om fartygets dräktighet. Som tidigare har nämnts kan det också finnas anledning att besluta om ytterligare säkerhet.

Talan mot beslut enligt denna paragraf skall föras särskilt. Besvär rätt tillkommer var och en vars rätt berörs av beslutet. Gäller beslutet en begränsningsfond enligt oljeansvarighetslagen, har därför den internationella oljeskadefonden besvär rätt. I samband med att fonden fördelas måste rätten i fondärendet ta slutlig ställning till frågan om fondbeloppets storlek.

#### 354 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om ett kungörelseförfarande.

När en begränsningsfond har upprättats, skall rätten enligt första stycket genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall borgenärerna uppmanas att inom viss tid skriftligen anmäla sina fordringar mot fonden. Tiden för anmälningsfristen har inte bestämts i lagrummet, men den skall vara minst två månader. Har fonden upprättats lång tid efter händelsen bör anmälningsfristen kunna vara relativt kort. De som har lidit skada torde då i regel ha kännedom om detta och om skadornas omfattning. Detsamma gäller när det är fråga om klara och begränsade skador. Vid exempelvis oljeskador

kan däremot behov av en längre frist föreligga, eftersom skadorna då ofta är mera svåröverskådliga. F.n. föreskrivs i 7 § oljeansvarighetslagen en minsta tid om sex månader, och detta bör gälla som riktmärke även i fortsättningen. Kungörelsen bör utfärdas så snart begränsningsfonden har upprättats och oberoende av om beslutet om fastställande av ansvarsbe-  
lopp har överklagats.

I första stycket har vidare föreskrivits att kungörelsen skall innehålla en erinran om vissa lagbestämmelser som är av betydelse för borgenärernas rätt. Erinran skall sålunda göras om 357 §, enligt vilken rätt till utdelning för efteranmälda fordringar föreligger bara under vissa förutsättningar. Vidare skall erinras om 364 §. I denna paragraf anges att domar i begränsningsmålet gäller mot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, även den som inte har anmält sin fordran. Har globalfond upprättats, skall erinras också om 240 § tredje stycket, enligt vilket särskild talan inte får väckas sedan en fond har upprättats.

Enligt *andra stycket* skall kungörelsen tas in i Post- och Inrikes Tidningar och i ortstidning. Kungörelse skall ske inte bara i Sverige utan också i utlandet, om skäl föreligger till det. Om det finns anledning anta att borgenärer finns i något annat land, bör således kungörelse ske även där. Några föreskrifter om hur sådan kungörelse skall ske ges inte, eftersom förhållandena på platsen bör vara avgörande för hur man på lämpligaste sätt skall underrätta borgenärerna. Kostnaderna måste dock självfallet hållas inom rimliga gränser. Beträffande kungörelseförfarandet hänvisas i övrigt till lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m.m.

Enligt *tredje stycket* skall rätten vid sidan om kungörelseförfarandet underrätta den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer om kungörelsen.

### 355 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om förvaltare i en begränsningsfond.

Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.4) bör det i vissa fall finnas möjlighet för rätten att förordna en förvaltare i fonden. Enligt *första stycket* skall rätten förordna förvaltare i begränsningsfonden, om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt. Vidare föreskrivs att förvaltaren skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver. Enligt 44 § andra stycket konkurslagen får till förvaltare i konkurs inte förordnas den som är anställd vid domstol. Motsvarande bör gälla också vid förordnande av förvaltare i begränsningsfond. Det har dock inte ansetts nödvändigt att meddela en uttrycklig bestämmelse härom.

Förvaltarens uppgifter består i att granska anmälda fordringar samt att upprätta ett förslag till hur fonden skall fördelas (jfr 360 § andra stycket).

Förvaltare kan förordnas när som helst efter det att fonden har upprättats. Möjligheten att utse förvaltare bör utnyttjas med ganska stor restriktivitet. Förvaltare bör således förordnas endast i de fall där det finns anledning misstänka att antalet borgenärer är stort eller att fördelningen av foriden annars kan komma att bli komplicerad. Förvaltare bör också utses, om det kan antas att mera betydande tvister kommer att uppstå, t.ex. rörande storleken av vissa fordringar. Innan beslut meddelas, bör synpunkter i frågan inhämtas under hand från den som har upprättat fonden och andra intresserade parter. Visar det sig därvid att parterna har inlett förlikningsförhandlingar bör beslutet anstå, såvida inte parterna själva anser att en förvaltares insatser kan vara dem till hjälp.

I *andra stycket* föreskrivs att rätten skall fastställa förvaltarens ersättning. Denna ersättning skall bestridas av den som har upprättat fonden. Har tilläggsbelopp fastställts enligt 353 § *andra stycket*, skall ersättningen till förvaltaren betalas ur detta belopp. Om fondens förvaltning drar ut på tiden, bör förvaltaren kunna erhålla förskott på ersättningen. Ersättningen till förvaltaren kan givetvis inte slutligt fastställas förrän förvaltningen av fonden har slutförts.

#### 356 §

I denna paragraf anges att den borgenär som anmäler en fordran skall ge rätten vissa uppgifter om fordringen. Han skall sålunda lämna uppgift om fordringens storlek och om grunden för denna. Vidare skall han upplysa om dom har meddelats med anledning av fordringen eller om särskild rättegång pågår beträffande denna.

Om det beträffande en fordran föreligger en lagakraftvunnen dom som är verkställbar i Sverige, kan fordringen inte omprövas i begränsningsmålet. Övriga borgenärer har således inte någon möjlighet att i ett sådant fall framställa anmärkningar mot fordringen. Har domen meddelats i utlandet och är den inte verkställbar här, har den däremot endast bevisverkan.

Om det när fonden upprättas pågår särskild rättegång beträffande en borgenärs fordran, behöver denna rättegång inte läggas ned (jfr avsnitt 5.1.4). De andra borgenärerna har emellertid ett intresse av att så snart som möjligt få vetskap om rättegången. Vill de rikta anmärkningar mot fordringen, torde de nämligen ha möjlighet att intervensera i denna rättegång.

#### 357 §

I denna paragraf behandlas verkningarna av att en fordran inte anmäls i tid. Om en fordran inte har anmälts, när handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning utgå bara enligt 363 § *andra stycket*. Ersättning kan sålunda utgå, om rätten vid fördelningen av fonden har avsatt ett belopp som skall täcka efteranmälda fordringar. Den borgenär som inte har anmält sin fordran när fördelningen sker ris-

kerar således att rätten inte finner anledning att avsätta något sådant belopp. Han löper därför risken att inte få någon ersättning alls eller mindre ersättning än han skulle ha fått om han hade anmält sin fordran i tid.

## 358 §

I denna paragraf regleras upplösning av begränsningsfond.

När en begränsningsfond har upprättats, har en borgenär inte längre möjlighet att erhålla särskild säkerhet för sin fordran, förutsatt att den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning. Alla borgenärer som har anspråk på ersättning i anledning av den ansvarsgrundande händelsen skall därför kunna rikta sina krav mot fonden. För att inte endast vissa borgenärer skall kunna disponera över fonden har i denna paragraf föreskrivits att fonden inte kan upplösas förrän anmälningstiden har gått ut. Sedan borgenärerna således blivit kända kan fonden upplösas, men det krävs då att både den som har upprättat fonden och samtliga borgenärer som har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till detta.

Med uttrycket "den som har upprättat fonden" avses här endast den som faktiskt har upprättat begränsningsfonden. För att en fond skall få upplösas krävs alltså inte samtycke av de andra personer för vilka fonden har verkan enligt 240 § andra stycket. I detta sammanhang beaktas endast de fordringar som kvarstår. En borgenär vars fordran har blivit underkänd i en lagakraftvunnen dom skall naturligtvis inte kunna hindra att fonden upplöses. Anledningen till upplösning av fonden torde regelmässigt vara att parterna utom rätta har kommit överens om hur fonden skall fördelas. Bliir fonden upplöst efter det att begränsningsmålet har inletts, skall detta avskrivas i samband härmed.

Beslutet att upplösa fonden bör fattas i fondärendet. Detta ärende bör därefter avskrivas, sedan rätten i förekommande fall har tagit ställning till förvaltarens ersättningsanspråk.

## 359 §

I paragrafens *första stycke* definieras begreppet begränsningsmål samt behandlas frågan om väckande av talan i begränsningsmål.

Av definitionen framgår att begränsningsmål är ett mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Sedan en begränsningsfond har upprättats och borgenärerna har anmält sina krav, kan parterna vilja inleda förlikningsförhandlingar, eventuellt med anlitande av förvaltaren. Begränsningsmålet skiljer sig såtillvida från ett vanligt tvistemål att rättegångsförfarandet kan komma att aktualiseras snabbt och utan att parterna haft tillfälle att undersöka möjligheterna till en uppgörelse i godo. För att en uppgörelse i godo skall kunna träffas fordras också att samtliga berörda parter är kända, vilket i de fall när en fond upprättas kan vara fallet först sedan anmälningstiden har

gått ut. Det har därför ansetts att några åtgärder som syftar till fördelning av fonden – såsom fondsammanträde och upptagandet av tvistiga fordringar till behandling – inte utan vidare skall vidtas av rätten, sedan anmälningstiden har löpt ut. För att rätten skall vidta sådana åtgärder krävs att någon av parterna tar ett initiativ genom att väcka talan i begränsningsmålet. Talan i ett sådant mål väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Behöriga att väcka talan är enligt 240 § fjärde stycket den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och borgenärerna.

Det har inte ansetts nödvändigt att meddela särskilda regler för förfarandet i begränsningsmål utöver dem som är av grundläggande betydelse. Om det uppstår en tvist mellan t.ex. redaren och en borgenär om den anmälda fordringen, skall allmänna regler om bevisning, möjligheterna att meddela deldom eller mellandom, fullföljd osv. tillämpas. I paragrafens *andra stycke* föreskrivs därför att rättegångsbalkens regler om tvistemål vari förlikning om saken är tillåten (s.k. dispositiva mål) skall gälla i tillämpliga delar, om inte annat sägs i förevarande kapitel.

### 360 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om s.k. fondsammanträde och om rättens prövning av tvistiga frågor.

När någon av parterna har väckt talan i begränsningsmålet, skall det formella fondförandet inledas genom att kallelse utfärdas till ett fondsammanträde. Anmälningstidens utgång måste under alla förhållanden avvaktas innan sammanträdet kan äga rum. Har förvaltare förordnats i fonden, måste han få den tid som behövs för att granska de anmälda fordringarna och utarbeta förslag till fördelning av fonden. Förvaltaren måste därför höras om tidpunkten för fondsammanträdet.

Till sammanträdet skall enligt *första stycket* kallas, förutom förvaltaren, alla personer vilkas rätt berörs av utgången i begränsningsmålet. Det innebär att kallelse skall utfärdas på den som har upprättat fonden, den som har anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna, dvs. de som har anmält fordringar mot fonden. Redarens P & I-assuradör bör normalt också kallas. Är den ansvarsgrundande händelsen en kollision, bör i regel också redarens kaskoassuradör kallas. Om oljeskadefond har upprättats och om den internationella oljeskadefonden kan komma att bli skyldig att ersätta en del av oljeskadorna, bör vidare den internationella fonden kallas.

Såsom har berörts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.4) skall samtliga frågor som aktualiseras i begränsningsmålet behandlas vid fondsammanträdet. För att underlätta för parterna att träffa en överenskommelse i de olika sakfrågorna skall förvaltaren enligt *andra stycket* efter att ha granskat de anmälda fordringarna till fondsammanträdet utarbeta ett förslag till fördelning av fonden. Förslaget skall i god tid före sammanträdet översändas till dem som har kallats.

Om det från början står klart att parterna avser att göra en fråga till föremål för rättens prövning, kan det i vissa fall vara lämpligt att förvaltaren lägger fram ett på vissa premisser grundat förslag till fördelning av fonden. I andra fall kan tvistefrågornas lösning vara av en så grundläggande betydelse för fördelningen att förvaltaren helt bör avstå från att lägga fram något förslag. Det är angeläget att upprättandet av förvaltarförslaget inte tillåts alltför mycket fördröja att rättegångsförfarandet påbörjas såvitt gäller de tvistiga frågorna. Förvaltaren bör dock alltid försöka att rensa undan tvistefrågor av enklare karaktär.

Om någon förvaltare inte har förordnats, ankommer det i princip på rätten att vidta de åtgärder som nu har nämnts. Rätten är emellertid på ett helt annat sätt än en förvaltare underkastad vissa begränsningar när det gäller förlikningsverksamhet och s.k materiell processledning. Bl.a. bör rätten givetvis inte på detta stadium ta ställning i tvistiga frågor. Domstolen har sålunda i praktiken betydligt mindre möjligheter än en förvaltare att aktivt förbereda fondsammansrådet. Domstolen har begränsade möjligheter att lägga fram förslag angående fondens fördelning till följd av att domstolen måste avhålla sig från varje åtgärd som kan rubba tilltron till dess opartiskhet. Detta är givetvis en omständighet att beakta, när domstolen skall ta ställning till huruvida förvaltare bör förordnas. Finns tvistiga frågor och har förvaltare inte förordnats, kan det ofta vara lämpligt att rätten inskränker sig till att upprätta en förteckning över anmälda fordringar.

Ordningen med fondsammansråde och förordnande av förvaltare syftar till att underlätta för parterna att komma fram till en överenskommelse, som kan ligga till grund för fondens fördelning. Alla möjligheter bör tas till vara att under fondsammansrådet utreda återstående tvistefrågor och förlikna parterna. Även rätten bör aktivt verka för en överenskommelse i godo mellan parterna. Om rådrum behövs, bör enligt *tredje stycket* fondsammansrådet fortsätta vid ett senare tillfälle (andra meningen). Förvaltaren kan då mot bakgrund av nya omständigheter och förlikning mellan de berörda parterna i olika frågor ändra det förslag som han ursprungligen hade utarbetat inför fondsammansrådet. Om enighet mellan parterna har uppnåtts, skall förvaltaren förslag med de ändringar som eventuellt har gjorts i det läggas till grund för fördelning av fonden (första meningen).

Om någon av parterna fortfarande har invändning mot förslaget när alla möjligheter till förlikning har uttömts och fondsammansrådet avslutas, skall rätten bestämma viss tid inom vilken den som vidhåller sin invändning skall begära rättens prövning av tvisten (*fjärde stycket*). Detta gäller även invändningar som har gjorts skriftligen före fondsammansrådet. Sådana invändningar skall alltså beaktas även om den som har gjort invändningen inte är närvarande vid sammansrådet. Om en sådan begäran inte framställs inom föreskriven tid, tolkas detta som att invändningen inte vidhålls. Enligt en uttrycklig föreskrift anses invändningen då förfallen.

Om däremot rättens prövning begärs inom den fastställda fristen, skall rätten i fortsättningen handlägga tvisten som ett vanligt tvistemål. Detta innebär bl.a. att frågan om rättegångskostnader skall bedömas enligt vanliga tvistemålsregler.

Den som inte infinner sig till fondsammanträdet blir bunden av de resultat som uppnås där och har därmed också förlorat möjligheten att senare framställa en invändning och begära rättens prövning av en viss tvistefråga (jfr 361 § andra stycket). Det finns vidare inte heller möjlighet för den som har uteblivit att fullfölja någon annan borgenärs invändning, som denne efter närmare överväganden har beslutat att frånfalla. Den som skriftligen har gjort en invändning före sammanträdet men uteblivit från detta kan däremot fullfölja sin invändning inom den frist som rätten fastställer.

I femte stycket anges vilka personer som skall anses vara parter i en sådan tvist som nämns i det föregående stycket. Sålunda skall partsställning intas av den som har framställt en invändning och den gentemot vilken invändningen riktas. Den föreskrivna ordningen innebär att såväl på kärandesidan som på svarandesidan kan uppträda flera personer. Den vanligaste situationen torde vara att den som har upprättat fonden har framställt invändning mot en eller flera fordringar. Parter blir då den som har upprättat fonden och den eller de borgenärer som har anmält de fordringar som har blivit föremål för invändning. Det synes naturligt att då anse den som har upprättat fonden som svarande. Även en eller flera borgenärer kan ha invänt mot en fordran som har anmälts av en annan borgenär. I denna situation skulle den fondansvarige kunna stå helt utanför rättegången. I tvister angående frågor huruvida ansvar föreligger eller om rätten till ansvarsbegränsning kan den som påstås vara skadeståndsskyldig stå emot hela borgenärskollektivet.

Även om den ursprungliga partsställningen enligt vad som nu har beskrivits kan variera avsevärt beroende på vad tvisten gäller, måste samtidigt beaktas bestämmelserna om intervention i rättegångsbalken (14 kap. 9–12 §§). Dessa bestämmelser torde innebära exempelvis att den som har upprättat fonden har möjlighet att träda in på ena sidan i en tvist mellan borgenärer. Likaså måste andra borgenärer kunna intervensera i en tvist mellan en borgenär och den som har upprättat fonden. I det fallet att fordringarnas belopp sammanlagt överstiger ansvarsbeloppet kan nämligen utgången i en sådan tvist få avgörande betydelse för andra borgenärs möjligheter till utdelning ur fonden. Rätten till intervention är här av särskild betydelse när det gäller att förhindra ohemula uppgörelser mellan den skadeståndsansvarige och en borgenär. Den intervention som avses i detta sammanhang är den där intervenienten har ställning av part, s.k. självständig intervention.

## 361 §

I denna paragraf regleras förfarandet vid fondsammanträdet och det fortsatta förfarandet, om det efter fondsammanträdet föreligger olösta tvister som måste avgöras av rätten.

I *första stycket* föreskrivs, att fondsammanträdet är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i 15 kap. sjölagen. Detta innebär att bestämmelserna i 42 kap. rättegångsbalken om sådan förberedelse gäller i tillämpliga delar för fondsammanträdet. Vidare kommer för fondsammanträdet att gälla samma domförhetsregler som för muntlig förberedelse, dvs. att rätten är domför med en lagfaren domare (1 kap. 3 § rättegångsbalken).

Av 360 § tredje stycket följer att invändningar som har gjorts skriftligen före fondsammanträdet skall beaktas, även om den som har gjort invändningen inte är närvarande vid sammanträdet. En parts utevaro från fondsammanträdet skall därför givetvis inte leda till att treskodom meddelas enligt 44 kap. 2 § rättegångsbalken. I *andra stycket* föreskrivs att, om någon som har kallats till ett fondsammanträde uteblir, sammanträdet får hållas utan hinder av utevaron.

Utgångspunkten för paragrafen är att anmälan av fordringen mot fonden, förvaltarens granskning och förhandlingarna vid fondsammanträdet motsvarar vad som i ett vanligt tvistemål förekommer genom stämningssökans och vid förberedelsen. Någon särskild stämningssökans behövs därför inte i detta skede. I många fall behövs inte heller någon ytterligare förberedelse, utan tvisten bör kunna avgöras i direkt anslutning till fondsammanträdet.

Ibland kan det dock finnas behov av ytterligare förberedelse, muntlig eller skriftlig. Parterna kan t.ex. behöva beredas tillfälle att precisera sin talan eller att anmäla sin bevisning. Självfallet bör rätten på samma sätt som i vanliga tvistemål inhämta parternas synpunkter i fråga om behovet av och formerna för ytterligare förberedelse.

Om parterna samtycker till det, kan rätten på samma sätt som i ett vanligt tvistemål hålla huvudförhandling i förenklad form i anslutning till fondsammanträdet. Detsamma gäller om rätten finner saken uppenbar (jfr 42 kap. 20 § andra stycket rättegångsbalken). En sådan huvudförhandling får hållas i omedelbart samband med fondsammanträdet eller inom 15 dagar från den dag då fondsammanträdet avslutades. I det senare fallet gäller som förutsättning att domstolen består av samma domare som vid fondsammanträdet.

Av hänvisningen i 359 § andra stycket till rättegångsbalkens regler följer bl.a. att bestämmelserna om meddelande av deldom och mellandom är tillämpliga. Om det föreligger flera tvister som saknar inbördes samband, torde det vara lämpligast att de avgörs genom särskilda deldomar. Skulle någon av dessa tvister visa sig särskilt komplicerad och kräva längre tid för avgörandet än de övriga kan, om deldom har meddelats beträffande de

övriga tvistiga fordringarna, delbetalning av de icke tvistiga och rättskraftigt avgjorda fordringarna ske enligt 362 §.

Det är i och för sig inget som hindrar att förvaltaren vid handläggningen av en enskild tvist uppträder som ombud för några av parterna, t.ex. när flertalet borgenärer och redaren har godtagit förvaltarens förslag och invändning görs av endast en borgenär.

### 362 §

I denna paragraf ges möjlighet till provisoriska delbetalningar.

Det kan uppenbarligen dröja lång tid innan slutlig dom meddelas beträffande samtliga fordringar och fördelning av fonden kan ske. I denna paragraf har därför tagits in en bestämmelse som ger rätten möjlighet att besluta om provisoriska delbetalningar. Detta kan inte ske förrän anmälningsfristen har gått ut. Sådana delbetalningar får givetvis göras endast såvitt gäller de fordringar som inte är tvistiga eller har avgjorts genom dom som har vunnit laga kraft. Föreligger i målet ett stort antal tvister, kan flera sådana utbetalningar bli aktuella, allt eftersom tvisterna blir avgjorda.

Domstolen måste givetvis se till att delbetalningarna inte medför risk för att de fordringar beträffande vilka dom ännu inte har meddelats får en mindre del av ansvarsbeloppet än de är berättigade till. Det finns anledning utgå från att domstolarna kommer att iaktta försiktighet med sådana delbetalningar. Mot bakgrund härav har det inte ansetts nödvändigt att tillåta särskild talan mot beslut om provisoriska delbetalningar. Om sådan talan hade tillåtits, skulle systemet med delbetalningar lätt kunna sättas ur spel genom överklaganden. Någon särskild bestämmelse i denna fråga har inte tagits in i förevarande paragraf. Av 49 kap. 8 § rättegångsbalken följer emellertid att särskild talan mot sådana beslut inte får föras.

Skulle det mot förmodan inträffa att någon genom delbetalning har fått ut mer av begränsningsbeloppet än han har rätt till enligt vad som framkommer i samband med att begränsningsfonden fördelas, bör någon återbetalningsskyldighet inte föreligga. I ett sådant fall är det tänkbart att staten kan bli skadeståndsskyldig enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) gentemot de fordringsägare som till följd av förtidsbetalningen får mindre utdelning ur fonden än de är berättigade till.

### 363 §

I paragrafen finns regler om slutlig fördelning av fonden. Vissa motsvarande bestämmelser finns f.n. i 7 § oljeansvarighetslagen.

När samtliga tvister har avgjorts skall enligt *första stycket första meningen* rätten besluta om fördelning av fonden. Rätten måste då ta slutlig ställning också till frågan om ansvarsbeloppets storlek. Normalt skall detta motsvara det ansvarsbelopp som fastställdes i samband med att fonden upprättades. Undantagsvis kan det dock förekomma att det finns anledning att ändra detta, t.ex. på grundval av ny utredning om fartygets

dråktighet. Fonden skall fördelas enligt de bestämmelser som finns i 10 kap. sjölagen resp. i oljeansvarighetslagen.

Målet om fördelning av fonden får enligt *första stycket andra meningen* avgöras utan huvudförhandling, under förutsättning att sådan förhandling inte behövs med hänsyn till utredningen i målet. Normalt sett torde det bara röra sig om en matematisk operation som innebär att ansvarsbeloppet slås ut på de olika fordringarna. Huvudförhandling synes därför erforderlig endast i undantagsfall. Om muntlig bevisning skall tas upp, skall huvudförhandling däremot hållas. Detsamma bör vara fallet när det kan antas vara till fördel för utredningen i målet att parterna muntligen utvecklar sina ståndpunkter. Parterna bör beredas tillfälle att lämna synpunkter på valet av handläggningsform.

Ibland kan det finnas anledning anta att det finns ytterligare fordringar som inte har anmälts. Vid vissa miljökatastrofer kan t.ex. förekomma att skador uppstår först efter någon tid. Sker fördelningen relativt snart efter händelsen, kan det då finnas behov av att avsätta ett visst belopp för dem som drabbas av sådana skador. Det kan också hända att man med bestämdhet vet att borgenärer finns som inte har hörts av och som det inte har varit möjligt att få kontakt med. Med tanke på sådana situationer föreskrivs i *andra stycket* att 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. Fördelning av detta belopp sker när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Det bör understyrkas att möjligheten att avsätta visst belopp för efteranmälda fordringar inte bör utnyttjas urskiljningslöst. Belopp bör avsättas bara om det finns någon bestämd anledning att anta att ytterligare borgenärer finns. Sker fördelningen ganska lång tid efter händelsen, måste det finnas starka skäl för att sådant belopp skall avsättas. Har mer än tre år förflutit från händelsen, måste det under alla förhållanden anses osannolikt att ytterligare borgenärer finns.

Av *tredje stycket* framgår att fonden skall fördelas mellan de ersättningsberättigade även om den som har upprättat fonden inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Den omständigheten att ansvaret är obegränsat bör inte försätta de skadelidande i en sämre ställning än om rätt till ansvarsbegränsning hade förelegat.

Frågan huruvida rätt till ansvarsbegränsning föreligger har i ett sådant fall sannolikt redan gjorts till föremål för särskilt avgörande som har vunnit laga kraft när fördelning av fonden sker. Om rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, bör det vara möjligt för borgenärerna att yrka att dom skall meddelas inte bara beträffande fondens fördelning utan också mot den som är ansvarig såvitt avser hans skyldighet att personligen svara för den del av ersättningen som inte blir betald ur fonden. En bestämmelse om detta har tagits in i *andra meningen*.

## 364 §

Av denna paragraf följer att en lagakraftvunnen dom i frågor om ansvar och 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.

Bestämmelsen är motiverad av att både den skadeståndsskyldige och borgenärerna har ett intresse av att det inte skall vara möjligt att i efterhand bryta upp det beslut om fördelning av fonden som den slutliga domen innefattar. Sådana rättsskyddsgarantier har byggts in i begränsningsfondsystemet att det har ansetts kunna godtas att borgenär, som inte har anmält sin fordran, går miste om sin rätt.

*Sextonde kapitlet**Särskilda bestämmelser*

Kapitlet innehåller de paragrafer som f.n. finns i 15 kap. sjölagen. Ändringarna består huvudsakligen i ny numrering av paragraferna jämte de ändringar som föranleds av omnumreringen.

## 369 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 348 §.

I nuvarande 348 § andra stycket definieras beräkningsenheten Poincaréfrancs. SDR är numera den beräkningsenhet som huvudsakligen används i internationella konventioner på transporträttens område. Denna beräkningsenhet har nu införts inte bara såvitt gäller begränsningsbeloppen i 6 kap. och 10 kap. utan även i 5 kap. (jfr vad som anförs i anslutning till 120 §). Härigenom har SDR införts som beräkningsenhet i sjölagen i dess helhet. Det finns därför inte längre något behov av en definition av Poincaréfrancs i sjölagen. Denna definition har därför uteslutits. I första stycket har i stället tagits in en definition av SDR.

I andra stycket, som motsvarar nuvarande 348 § tredje stycket, har endast gjorts smärre språkliga justeringar.

## 372–374 §§

Ändringarna är redaktionella.

*Ikraftträdandet*

Som har nämnts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.1.1) bör den nya lagstiftningen om globalbegränsning sättas i kraft så snart Sveriges uppsägning av 1957 års begränsningskonvention träder i kraft. Det torde vara lämpligt att de andra lagändringarna träder i kraft samtidigt. Regeringen har därför bemyndigats att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet.

Även efter den nya lagstiftningens ikraftträdande skall givetvis äldre bestämmelser tillämpas på händelser som har inträffat dessförinnan. En föreskrift om detta har tagits in i lagförslaget.

## 7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Bestämmelserna i 15 kap. sjölagen om upprättande och fördelning av begränsningsfond skall tillämpas även på begränsningsfond som avses i oljeansvarighetslagen. Av denna anledning har de motsvarande bestämmelser som f.n. finns i oljeansvarighetslagen upphävts. I stället har i denna lag tagits in en hänvisning till 15 kap. sjölagen (jfr avsnitt 5.1.4).

### 2 §

I paragrafen har gjorts endast den ändringen att ordet "krigsfartyg" i andra stycket har bytts ut mot "örlogsfartyg" (jfr avsnitt 5.1.3.4).

### 5 §

I denna paragraf har den ändringen gjorts att andra stycket har utgått. Enligt detta stycke i dess nuvarande lydelse skall ansvaret för oljeskador i vissa fall begränsas enligt de regler i 10 kap. sjölagen som grundas på 1957 års begränsningskonvention. Bestämmelsen tillkom som en följd av de folkrättsliga förpliktelser som Sverige hade åtagit sig genom att tillträda 1957 års konvention (jfr prop. 1973:140 s. 141 ff). Som tidigare har anförts (avsnitt 5.1.1) föreslås att Sverige skall säga upp 1957 års konvention. *Andra stycket* kan därför upphävas.

*I första och tredje styckena* har gjorts endast redaktionella ändringar.

### 6 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om begränsningsfond.

*I första stycket* fastslås, liksom f.n., att upprättandet av en begränsningsfond är en förutsättning för rätten till ansvarsbegränsning. Vidare har i detta stycke tagits in den bestämmelse i det nuvarande andra stycket enligt vilket en begränsningsfond här i landet skall upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts.

Övriga bestämmelser i paragrafen har utgått. I stället hänvisas till 15 kap. sjölagen i dess föreslagna lydelse. De bestämmelser i paragrafens andra-fjärde stycken som har utgått återfinns i allt väsentligt i 15 kap. (jfr 351-353 §§).

*I andra stycket* föreskrivs att fonden skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna. Detta överensstämmer i sak med vad som gäller f.n. i enlighet med 7 § tredje stycket i dess nu gällande lydelse. En motsvarande bestämmelse finns i 239 § första stycket i förslaget till 10 kap. sjölagen.

*Tredje stycket* innehåller en hänvisning till 15 kap. sjölagen beträffande de närmare bestämmelserna om begränsningsfond och begränsningsmål.

## 7 §

Enligt förslaget skall denna paragraf utgå i sin helhet. De bestämmelser om begränsningsfond som f.n. finns i paragrafen motsvaras, förutom av nyss nämnda 6 § tredje stycket, av vissa bestämmelser i 15 kap. sjölagen.

## 9 §

I paragrafens andra stycke har ordet "handräckningsåtgärd" bytts ut mot "säkerhetsåtgärd".

## 13 och 14 §§

I dessa paragrafer har den hänvisning till 5 § andra stycket som f.n. finns i 13 § första och andra styckena och 14 § andra stycket utgått som en följd av ändringen i 5 §. Dessutom har gjorts vissa språkliga ändringar.

## 18 §

Enligt oljeansvarighetskonventionen (art. IX.3) är endast den domstol hos vilken begränsningsfonden har upprättats behörig att pröva frågor om ansvarsbeloppets fördelning. I paragrafens *tredje stycke* regleras det fall att begränsningsfonden har upprättats i Sverige enligt 6 §. Enligt lagrummet i dess gällande lydelse skall den domstol vid vilken fonden har upprättats pröva ansvarsbeloppets fördelning mellan de skadelidande. I förslaget har tillfogats en föreskrift om att denna prövning skall göras i ett sådant begränsningsmål som avses i 15 kap. sjölagen.

Tredje stycket i dess gällande lydelse är tillämpligt endast om den ägare eller försäkringsgivare mot vilken talan väckts har rätt att begränsa sin ansvarighet. Enligt 363 § tredje stycket sjölagsförslaget skall emellertid begränsningsfonden fördelas även om rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger. Detsamma gäller f.ö. enligt 7 § femte stycket oljeansvarighetslagen i dess nu gällande lydelse. Denna begränsning i lagrummets tillämplighet har därför utgått.

Vidare har gjorts vissa språkliga ändringar i första och tredje styckena.

## 22 §

I *första stycket* har termen "krigsfartyg" bytts ut mot "örlogsfartyg".

Av paragrafens *andra stycke* i dess nuvarande lydelse framgår att ansvarsbegränsningsreglerna i 10 kap. sjölagen skall tillämpas i de fall som bestämmelsen avser. Härutöver hänvisas i fråga om ansvarsbeloppets storlek till 235 § i detta kapitel. Sistnämnda hänvisning är inte nödvändig utöver den generella hänvisningen till 10 kap. Vidare kan ansvarsbeloppet i vissa fall komma att bestämmas inte bara enligt 238 § i förslaget utan även enligt 243 §. Hänvisningen till 235 § har därför strukits.

Dessutom har vissa språkliga ändringar gjorts i paragrafen.

*Ikraftträdandet*

Vissa ändringar i oljeansvarighetslagen kan inte genomföras förrän Sveriges uppsägning av 1957 års begränsningskonvention har fått verkan. Liksom i fråga om ändringarna i sjölagen har regeringen därför bemyndigats att bestämma när ändringarna i oljeansvarighetslagen skall träda i kraft.

Även efter det att ändringarna i oljeansvarighetslagen har trätt i kraft skall givetvis äldre bestämmelser tillämpas på händelser som har inträffat dessförinnan. En föreskrift av denna innebörd har tagits in i lagförslaget.

**8 Hemställan**

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen 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.

**9 Beslut**

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

## Sammanfattning av sjölagsutredningens betänkande

Utredningens förslag innebär huvudsakligen ändringar i sjölagens regler i 10 kap. om begränsning av redares skadeståndsansvar, s. k. globalbegränsning, och i 6 kap. om befordran av passagerare och resgods. Ändringarna grundar sig på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar respektive 1974 års Aténkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Utredningsarbetet har skett i nordiskt samarbete och i huvudsak likalydande lagförslag har utarbetats i Danmark, Finland och Norge.

### Ratifikation av 1976 års begränsningskonvention

De nuvarande bestämmelserna om globalbegränsning i 10 kap. sjölagen bygger på 1957 års internationella konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Främst av den anledningen att realvärdet av konventionens begränsningsbelopp till följd av inflationen efterhand undergått en allt kraftigare minskning utarbetades 1976 års begränsningskonvention. Förutom en höjning av begränsningsbeloppen innebär konventionen även andra betydande förbättringar. Utredningen föreslår därför att 1957 års begränsningskonvention skall sägas upp och att Sverige skall tillträda 1976 års konvention. Den föreslagna lagstiftningen om globalbegränsning bör enligt utredningens mening sättas i kraft så snart 1957 års konvention upphört att vara bindande för Sverige.

1976 års konvention ger i vissa hänseenden konventionsstaterna möjlighet att i nationell lag ta in bestämmelser som skiljer sig från konventionens regler. Detta gäller bl. a. fordringar i anledning av skada på hamnanläggningar, bassänger, segelbara vattenvägar och navigationshjälpmedel. Sådana skadeståndskrav kan ges prioritet före andra sakskadefordringar. Enligt vad utredningen har inhämtat är skador på hamnanläggningar m. m. relativt sällsynta i Sverige och har hittills inte visat sig medföra en ekonomisk belastning av någon betydelse för hamnarna. Det föreslås därför inte någon prioritering av sådana skadeståndskrav. På likartade grunder anser utredningen att Sverige inte heller bör utnyttja den i konventionen givna möjligheten att från begränsningsreglerna undanta kostnaderna för avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder.

En konventionsstat får vidare i sin nationella lagstiftning införa särskilda

regler om ansvarsbegränsning för fartyg under 300 ton. Utredningen konstaterar att även dessa fartyg kan orsaka betydande skador och framhåller att det är angeläget att ansvarsgränserna inte sätts så lågt att skadeståndet till väsentlig del mister sin funktion att, så långt det av försäkringsmässiga skäl är möjligt, bereda skadelidande ersättning. De mindre fartygen kan, enligt vad utredningen har inhämtat, för rimliga kostnader försäkras så att ansvaret upp till konventionens begränsningsbelopp blir täckt. Utredningen har därför ansett att det inte finns anledning att för dessa fartyg föreskriva lägre ansvarsgränser än konventionen stadgar.

Utredningen har inte heller funnit skäl att utnyttja den möjlighet som enligt konventionen finns att införa särregler för fartyg som används i inre farvatten, utan bestämmelserna om globalbegränsning föreslås, liksom för närvarande, gälla både sådana fartyg och havsgående fartyg. Däremot är begränsningsreglerna inte tillämpliga på svävarfarkoster.

I fråga om borrhingsfartyg och flyttbara plattformar samt krigsfartyg och vissa andra statsfartyg har utredningen föreslagit särskilda bestämmelser enligt vad som närmare behandlas i det följande.

## Bestämmelser om globalbegränsning

I lagförslaget har de allmänna reglerna om globalbegränsning liksom f. n. sin plats i 10 kap. De överensstämmer i många avseenden med de nuvarande bestämmelserna men det föreligger också betydelsefulla skillnader, både i sakligt och formellt hänseende.

Kretsen av begränsningsberättigade personer omfattar liksom f. n. redare, befraktare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe och sådan ägare av fartyg som inte samtidigt är redare samt i princip även deras anställda. Härutöver har den utvidgningen skett att inte endast redare av bärgningsfartyg utan även sådana bärgare som utför bärgning på annat sätt, t. ex. från helikopter, har rätt till ansvarsbegränsning liksom deras anställda. Vidare har den som meddelat ansvarsförsäkring rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

Begränsningsområdet omfattar, liksom enligt nu gällande regler, huvudsakligen fordringar avseende person- och saksador som har uppkommit i samband med driften av fartyget och på grund av en särskild händelse t. ex. en fartygskollision. Begränsningsrätt föreligger även när sådana skador har uppkommit i samband med en bärgning. Enligt de nya reglerna saknar det därvid betydelse, om den som vållat skadan befunnit sig ombord på bärgningsfartyget: det är tillräckligt att skadan har uppstått i samband med bärgningsarbetet. En utvidgning av begränsningsområdet har vidare skett därigenom att även fordringar på grund av vissa dröjsmålsskador samt krav på ersättning för skadeförebyggande åtgärder omfattas av begränsningsrätten.

Vissa slag av fordringar faller utanför reglerna om globalbegränsning. För åtskilliga sådana fordringar finns dock speciella begränsningsregler. Bärgarlön kan inte sättas högre än det bärgades värde. Bidrag till gemensamt haveri överstiger sällan värdet av det dragande kapitalet. Ersättningsskyldighet i anledning av oljeskada orsakad av oljeutsläpp från tankfartyg begränsas

enligt särskilda regler. Sak samma gäller fordringar i anledning av atomskada. Någon begränsningsrätt föreligger över huvud taget inte för fordringar i anledning av skada som har åsamkats besättningsmedlem.

Rätten till ansvarsbegränsning kan bortfalla på grund av den begränsningsberättigades eget handlande. Enligt gällande regler har redare som genom egen vårdslöshet orsakat skada inte rätt att begränsa sitt ansvar. I förslaget har området för det obegränsade ansvaret inskränkts genom att det föreskrivs att bara den skall gå miste om begränsningsrätten som själv har orsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Obegränsat ansvar kan aktualiseras t. ex. när redaren eller den centrala ledningen hos ett rederi har orsakat skadan genom uppsåtligt eller i det närmaste uppsåtligt handlande.

Begränsningssystemet överensstämmer på så sätt med nuvarande regler att det finns ett särskilt begränsningsbelopp för personskador och ett för övriga skador, dvs. främst saksador. Personskadorna prioriteras fortfarande genom att eventuellt obetalda delar av personskadefordringarna får konkurrera på lika villkor med övriga fordringar i det begränsningsbelopp som är avsett för dessa. Jämfört med det nuvarande begränsningssystemet innebär förslaget den betydelsefulla skillnaden att fordringar i anledning av skador på det egna fartygets passagerare skall tillgodoses ur ett särskilt begränsningsbelopp. Detta är konstruerat så att det endast i undantagsfall torde bli aktuellt att tillämpa reglerna om globalbegränsning på passagerares skadeståndsfordringar.

Begränsningsbeloppen är i förhållande till de belopp som nu gäller avsevärt högre för de små och medelstora fartygen. Vid beräkningen av beloppen används liksom f. n. tonnageprincipen, dvs. beloppen beräknas på grundval av fartygets tonnage. I förslaget grundar sig beräkningen dock på bruttotonnaget enligt 1969 års skeppsmätningkonvention och inte som nu på ett särskilt framräknat s. k. ansvarstonnage. Begränsningsbeloppen, som enligt gällande bestämmelser uttrycks i Poincaréfrancs, anges i förslaget i internationella valutafondens särskilda dragningsrätter, SDR. En SDR motsvarar ca 5 kr. 50 öre i svenskt mynt.

För personskador och saksador m. m. föreskrivs minimibelopp för fartyg med ett tonnage på 500 ton eller därunder. För personskador är minimibeloppet 333 000 SDR (ca 1,8 milj. kr.) och för saksador 167 000 SDR (ca 0,9 milj. kr.). Härfter ökar begränsningsbeloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Ökningarna blir något mindre per steg för de större fartygen.

Vid beräkning av begränsningsbeloppet för passagerares ersättningsanspråk för personskador tillämpas inte tonnageprincipen. I stället bestäms beloppet på grundval av det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har rätt att transportera. Ansvarsgränsen skall motsvara 46 666 SDR (ca 250 000 kr.) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget får föra, dock högst 25 milj. SDR (ca 135 milj. kr.).

Begränsningsbeloppen för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen avser, skall motsvara de begränsningsbelopp som gäller för ett fartyg med ett tonnage på 1 500 ton, dvs. ett större bärgningsfartyg.

Om den som har ett skadeståndskrav väcker talan mot redaren eller begär

kvarstad kan redaren upprätta en begränsningsfond. Detta är dock inte någon förutsättning för rätten att åberopa ansvarsbegränsning. Fonden anses upprättad av alla personer som kan åberopa samma begränsningsbelopp och den skall användas till betalning av alla fordringar för vilka beloppet gäller. När en fond har upprättats utgör den i princip hinder mot kvarstad och andra säkerhetsåtgärder; de säkerhetsåtgärder som redan har vidtagits skall hävas.

Sedan en begränsningsfond har upprättats får särskild talan inte väckas som angår en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning. Inte heller frågan huruvida den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning får göras till föremål för talan i annan ordning. Samtliga sådana frågor skall lösas inom ramen för fondproceduren, det s. k. begränsningsmålet. I detta mål sker även fördelning av fonden. Frågor om begränsningsfond och dess fördelning regleras närmare i 15 kap.

Begränsningsfonden eller, om sådan inte har upprättats, begränsningsbeloppet fördelas mellan borgenärerna i förhållande till fordringarnas storlek. Har redaren eller någon annan reglerat en fordran innan fördelningen sker, inträder han i den rätt som vederbörande borgenär skulle ha haft vid fördelningen.

I 10 kap. har även tagits in bestämmelser om hur reglerna om globalbegränsning skall tillämpas i vanliga tvistemål i de fall då en begränsningsfond inte har upprättats.

Liksom f. n. skall frågor om begränsningsbeloppets storlek och fördelning kunna överlämnas till avgörande av dispaschör.

Reglerna om globalbegränsning är i princip tillämpliga på alla slag av fartyg. Utredningen har emellertid ansett att särskilda regler bör gälla för krigsfartyg och andra fartyg som används uteslutande för statsändamål. Sålunda föreslås att ansvarsgränserna för sådana fartyg inte i något fall skall få understiga de gränser som gäller för ett fartyg med ett tonnage på 5 000 ton. Har den skada på vilken fordringen grundas orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning, föreligger enligt förslaget över huvud taget inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Dessa bestämmelser gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning och bärgning. Frågan om ansvarsbegränsning för krigsfartyg och andra statsfartyg berörs i ett särskilt yttrande.

Även för oljeborrningsfartyg o. l. föreslår utredningen särskilda ansvarsgränser om fordringarna avser ersättning för skada som har orsakats medan fartyget används för horning. För fordringar som endast avser personskada är begränsningsbeloppet 12 milj. SDR. (ca 66 milj. kr.) och för övriga fordringar 20 milj. SDR (ca 110 milj. kr.). Nu angivna ansvarsgränser skall enligt förslaget även tillämpas på oljeborrplattformar o. l.

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol skall svensk lag tillämpas. Ett undantag gäller fordringar på ersättning för skada som har åsamkats ombordanställda. Om lagen i en annan konventionsstat är tillämplig på tjänsteavtalet skall frågan om, och i så fall till vilket belopp, ansvarigheten är begränsad avgöras enligt lagen i denna stat.

## Bestämmelser om begränsningsfond

I betänkandet föreslås vissa processuella regler som i huvudsak avser upprättande och fördelning av begränsningsfond. Dessa bestämmelser, som avses vara gemensamma för begränsningsfond som kan upprättas enligt 10 kap. och sådan fond som skall upprättas enligt lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss, har intagits i ett nytt 15 kap.

När en fond är upprättad skall detta kungöras av rätten och borgenärerna uppmanas att inom viss tid anmäla sina fordringar hos rätten. Fördelningsförfarandet igångsätts genom att talan väcks i ett särskilt begränsningsmål. I detta mål avgörs frågor om ansvar och ansvarsbegränsning och frågor om skadeståndsfordringarnas storlek o. l. Eventuella tvistefrågor behandlas först vid ett s. k. fondsammanträde. Kvarstår tvistefrågor sedan sammanträdet har avslutats kan rätten, om så begärs, pröva tvisten vid särskild handläggning. När samtliga tvister är avgjorda skall rätten genom dom fördela fonden. Lagakraftvunnen dom i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek och fondens fördelning är bindande gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden. Detta gäller oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

## Ändringar i oljeansvarighetslagen

Eftersom bestämmelserna i 15 kap. är tillämpliga även på begränsningsfond som avses i oljeansvarighetslagen föreslås att motsvarande processuella bestämmelser i denna lag upphävs. I denna lag föreslås också en ny bestämmelse. Undantaget för oljeskador i 10 kap. sjölagen har på grund av 1976 års begränsningskonvention måst utformas på sådant sätt att vissa krav på ersättning för oljeskador varken omfattas av 10 kap. eller oljeansvarighetslagen. För att ansvaret för sådana skador inte skall vara obegränsat har i en ny 23 § i oljeansvarighetslagen införts en särskild ansvarsgräns för dessa skador, uppgående till samma belopp som gäller för övriga oljeskador enligt oljeansvarighetslagen.

## Bestämmelser om passagerarbefordran

De nuvarande bestämmelserna i 6 kap. sjölagen bygger i huvudsak på ett i Tokyo år 1969 antaget utkast till internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss, det s. k. Tokyoutkastet. Med detta utkast som grund utarbetades 1974 års Aténkonvention. Den nuvarande svenska lagstiftningen överensstämmer därför redan i allt väsentligt med konventionen. Eftersom begränsningsbeloppen i Aténkonventionen på grund av inflationen har minskat avsevärt i realvärde, anser sig utredningen emellertid inte kunna förorda att Aténkonventionen ratificeras. I stället föreslår utredningen att de begränsningsbelopp som nu finns i 6 kap. sjölagen skall höjas och att Sverige i samråd med de övriga nordiska länderna inom IMCO tar upp frågan om en revision av konventionen med sikte på en förhöjning av

begränsningsbeloppen. Utredningen har utarbetat de förslag till ändringar i 6 kap. sjölagen som krävs för att den svenska lagstiftningen, bortsett från begränsningsbeloppen, skall anpassas till konventionen.

De ansvarsgränser som nu föreslås motsvarar i stort sett en justering av konventionens begränsningsbelopp med hänsyn tagen till inflationen sedan 1974. För varje passagerare föreslås i fråga om personskada ett belopp om 100 000 SDR (ca 550 000 kr.). Ersättning för skada som beror på att passageraren blir försenad föreslås begränsad till 2 000 SDR (ca 11 000 kr.). När det gäller skada på eller förlust eller försening av handresgods föreslås begränsningsbeloppet vara 1 300 SDR (ca 7 000 kr.) per passagerare. Beträffande annat resgods, dvs. i huvudsak polletterat resgods, föreslås ett begränsningsbelopp om 2 000 SDR (ca 11 000 kr.) och för fordon 8 000 SDR (ca 45 000 kr.). För dyrbarheter som bortfraktaren har mottagit för säker förvaring föreslås en särskild ansvarsgräns om 5 000 SDR (ca 27 500 kr.) per passagerare.

Förslaget innefattar även en höjning av de självriskbelopp som gäller f. n. Således föreslås ett belopp om 150 SDR (ca 825 kr.) för varje fordon som skadas och ett belopp om 20 SDR (ca 110 kr.) för annan resgodsskada resp. skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Av de sakliga ändringar som i övrigt har vidtagits i 6 kap. kan nämnas att området för bortfraktarens presumtionsansvar vid personskada och förlust av eller skada på handresgods utökats till att gälla även vid fel i fartyget. De tvingande reglerna i 6 kap. skall liksom f. n. gälla vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater; dessutom föreslås de vara tillämpliga vid annan befordran under förutsättning att svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler. Möjligheten till ansvarsfriskrivning för levande djur har tagits bort. Slutligen har vissa ändringar skett i bestämmelserna om laga domstol i 337 §.

## Sjölagsutredningens lagförslag

### I Förslag till Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)<sup>1</sup>

dels att 172 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 15 kap. 344–355 §§ skall betecknas 16 kap. 365–376 §§,

dels att 39, 120, 168, 171, 173, 174, 176–180, 182–189, 191–197, 199–201, 233–243, 261, 328, 337 och de nya 369 och 372–374 §§ samt rubrikerna närmast före 200 och 369 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas sexton nya paragrafer, 243 a § och, i ett nytt 15 kap. med ny kapitelrubrik, 350–364 §§, allt av nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 2 kap.

#### Om skeppsregistrering

#### 39 §

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, 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 inbördes 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 förbiseende, 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 inbördes 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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1975:1289.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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 §.

## 5 kap.

**Om befordran av gods**

## 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 tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten däri-genom 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 tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten däri-genom blir högre, trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt. *Vad som förstås med franc 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 däri-genom 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

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

*Nuvarande lydelse*

fjärde stycket ej åsidosätts genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämelse 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 för gods, som i fraktavtalet angives 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.

*Föreslagen lydelse*

fjärde stycket ej åsidosätts genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

## 6 kap.

## Om befordran av passagerare och resgods

*Inledande bestämmelser*

## 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

## Nuvarande lydelse

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

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

Gäller befodringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren *ej* utföra befordringen med annat fartyg.

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.

## Föreslagen lydelse

*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 eljest har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon.*

## 173 §

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

## 174 §

*Om någon som varken är passage- rare eller är anställd hos bortfraktaren 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.

## 176 §

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

## 177 §

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 178 §

Passageraren är skyldig att *iaktaga* 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*.

Passageraren är skyldig att *iakta* 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 på passagerare*.

## 179 §

Passagerare får *medföra* resgods i skäligen 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.

Passageraren får *föra med sig* resgods i skäligen 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 sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan *resan* börjar.

## 180 §

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

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.

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

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna *föra iland, 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.

## Nuvarande lydelse

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 *betalning*, *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*.

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

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

*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 iståndsättligt*, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befodras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden *därför*. Underlåter bortfraktaren detta, har 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 uppehälle och bära kostnaden *därför*.

## Föreslagen lydelse

## 182 §

Bortfraktaren är *inte* skyldig att lämna ut *resgods som inte är 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 befodringsavtal avser *ett* bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller *efter skada förklaras inte kunna sättas istånd*, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befodringen.

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

## 184 §

*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 istånd*, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befodras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden *för detta*. Underlåter bortfraktaren detta, har 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 uppehälle och bära kostnaden *för detta*.

## 185 §

*Anträder* passageraren *icke* resan

*Påbörjar* passageraren *inte* resan

*Nuvarande lydelse*

eller avbryter han den, skall *avtalad* befodringsavgift 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* befodringsavgift, skall denna dock *ned sättas* med skäligt belopp, om bortfraktaren medfört annan passagerare i hans ställe eller *eljest* begränsat eller, *med iakttagande av tillbörlig omsorg*, kunnat begränsa sin skada.

*Föreslagen lydelse*

eller avbryter han den, skall *det avtalade biljettpriset ändå* betalas. *Om passageraren 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 *borde ha* kunnat begränsa sin skada.

## 136 §

Visar det sig, sedan befodringsavtal 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 *befodringsavtalet även om resan börjat*. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

Visar det sig, sedan befodringsavtal 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 *avtalet*. *Detta gäller även om resan har börjat*. Hävs 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 befodringsavtalet enligt 184 § eller, sedan resan börjat, enligt 186 §*, skall *befodringsavgiften betalas 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.

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som avses i 185 § första stycket andra punkten eller *hävs avtalet enligt 184 § eller, sedan resan börjat, enligt 186 §*, skall *biljettpriset sättas ned*. Därvid skall *förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas*.

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## Om ansvarighet på bortfraktarens sida

## 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 orsakats 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 passageraren försenas.

## 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; med försening likställs 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 handresgodset gäller dock vad nu sagts endast om skadan inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand.

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 handresgodset gäller dock vad nu sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion, brand eller fel i fartyget.

## 192 §

Bortfraktarens ansvarighet skall ej överstiga sjuhundratusen francs för varje passagerare vid personskada

Bortfraktarens ansvarighet skall inte överstiga, vid personskada 100 000 särskilda dragningsrätter

*Nuvarande lydelse*

och sextontusen francs för varje passagerare vid försening av passageraren.

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

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

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

3. sextontusen francs för varje passagerare i fråga om annat resgodsk.

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

Med francs förstås den värdeenhets som anges i 348 §.

Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åtaga 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.

*Föreslagen lydelse*

(SDR) för varje passagerare och vid försening av passageraren 2 000 SDR för varje passagerare.

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

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

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

3. 8 000 SDR för varje fordon; och

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

Begränsningsbeloppen avser det sammanlagda ansvaret för varje resa. Begränsningen gäller inte ränta och rättegångskostnader.

Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

Bortfraktaren kan skriftligen åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

## 193 §

Bortfraktaren har rätt att från skadeståndet göra avdrag för passagerares självrisk intill ett belopp av

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 resgodsk.

## Nuvarande lydelse

*Avräkning för självrisk sker från skadans belopp.*

## Föreslagen lydelse

*Avräkning skall ske från skadans belopp 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 § ha motsvarande tillämpning. Bortfraktarens och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 192 §.*

## 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.

*Den som utför befordringen med fartyg är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar 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 personer som avses i andra stycket svarar de solidriskt.*

## 196 §

*Föres* talan mot någon *för vilken bortfraktaren svarar* enligt 233 § är

## 197 §

*Förs* talan mot någon *som bortfraktaren svarar för* enligt 196 eller

*Nuvarande lydelse*

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.

## 199 §

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

Bestämmelser om preskription *finns* i 347 §.

*Vissa bestämmelser om tillämpningen*

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

## 200 §

*Föreslagen lydelse*

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 den gräns för ansvarigheten som föreskrivs i 192 §.

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

*Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods finns* i 337 §.

Bestämmelser om preskription *finns* i 368 §.

*Om avtalsvilkors giltighet*

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

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

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 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 tillättna 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 förusatt, att befodrningen 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 befodrningen som utföres av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befodringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befodrningen.

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; sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransport 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 enligt detta kapitel för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts iland. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och ej heller för tid då handresgodset är i bortfraktarens vård, medan passageraren vistas i terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanläggning.

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

## 10 kap.

## Om redares ansvarighet

## 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 Skadestånd som redaren sålunda

*Nuvarande lydelse*

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.

*Föreslagen lydelse*

*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 ångår*

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 omsändighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattnväg; 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, 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 har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel. Samma rätt har sådan ägare av fartyg som ej 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 meddelat försäkring av ansvarighet för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.*

## Nuvarande lydelse

redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egen-  
skap 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.

## Föreslagen lydelse

## 235 §

Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren in till ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundraframtio tusen francs. Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med två tusen etthundra francs för ton, dock med minst sexhundra trettio tusen francs.

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

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från brutodräktigheten. Vad som förstås med franc bestämmes i 348 §.

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan 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, passage-  
rare 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, vilket sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak.

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

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

## 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 eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må återopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp.

## Föreslagen lydelse

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 åtgärd som avses i 235 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. fordran med anledning av oljeskada av det slag som avses i 1 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss och som orsakats av fartyg som befordrade olja som bulklast,

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

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

5. fordran med anledning av skada som åsamkats anställd som avses i 234 § andra stycket och vilkens åligganden står i samband med fartygets drift eller bärgningen, samt

6. fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

## 237 §

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

## Nuvarande lydelse

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 myndighet 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 §

Kvarstad eller annan handräckning 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 anläpt 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 angives, prövar rätten eller överexekutor med hänsyn till omständigheterna, huruvida handräckningsåtgärd, som nu sagts, skall vägras eller hävas.

Vad i första och andra styckena är

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

1. För fordringar med anledning av personskada, som 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 för fartyg, vars tonnage inte överstiger 500 ton, 333 000 SDR. Överstiger fartygets tonnage 500 ton höjs ansvarsgränsen enligt följande:

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

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

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton med 250 SDR, och

för varje ton över 70 000 ton med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som inte tillgodoses

*Nuvarande lydelse*

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

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

*Föreslagen lydelse*

med de i 2 angivna beloppen är ansvarsgränsen för fartyg, vars tonnage inte överstiger 500 ton, 167 000 SDR. Överstiger fartygets tonnage 500 ton höjs ansvarsgränsen enligt följande:

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

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton med 125 SDR, och

för varje ton över 70 000 ton med 83 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1-3 gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot redaren, ägare av fartyg som ej 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 ett fartyg med ett tonnage på 1 500 ton. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot sådan bärgare och mot någon för vilken han svarar.

6. Med fartygets tonnage avses bruttotonnaget beräknat enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

## 239 §

*Twist om beräkning av belopp, var till redares ansvarighet är begränsad enligt 235 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch.*

*I fråga om dispasch enligt första stycket gälla i tillämpliga delar*

*Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.*

*Om det belopp som avses i 238 § 2 inte räcker till för betalning av där angivna fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det i*

*Nuvarande lydelse*

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.

*Föreslagna lydelse*

238 § 3 nämnda beloppet med samma rätt som där angivna fordringar.

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

Visar redaren eller annan att han framdeles kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, kan rätten förordna att medel tills vidare skall 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 sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts.

En begränsningsfond anses upprättad av alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns och till betalning av alla fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.

Den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller den som har en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning kan väcka talan i begränsningsmål.

Särskild talan om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning eller angående fråga huruvida den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning får inte väckas sedan en begränsningsfond upprättats.

## 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

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap.

## 241 §

Den som gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond, vilken upprättats i Sverige eller annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge, kan kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon, på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning, inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har handräckning eller utmätning redan skett skall åtgärden hävas. Säkerhet som ställts för att avvärja handräckning 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 avslå begäran om kvarstad, annan handräckning eller utmätning, häva handräckning eller utmätning som redan skett eller frigge säkerhet som ställts. Begäran om handräckning eller utmätning skall dock avslås och, om fonden upprättats innan sådan åtgärd företagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

anlöpt efter händelsen; eller

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

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

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

Bestämmelserna i 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 tjänsteavtalet, 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.

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

I mål om fordran som är föremål för ansvarsbegränsning skall rätten vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen skall förbehåll om detta tas in i domen.

Beträffande verkställighet av en dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket gäller bestämmelserna i utsökningslagen. Innehåller domen sådant förbehåll kan den verkställas utan hinder härav, såvida inte en begränsningsfond upprättas och rätten enligt 241 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Parterna kan överlämna frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till dispaschör. Talan mot dispaschörens beslut förs i samma ordning som talan mot dispasch.

## 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 krigsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för staisändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med ett tonnage på 5 000 ton. Om en fordran avser ersättning för skada som 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 borrhning efter havsbottens 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 borrhningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

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

## 243 a §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol skall

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

*svensk lag tillämpas. Föreligger en fordran som avses i 236 § 5 och är lagen i 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 skadevällares ansvar.*

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

## 11 kap.

**Om sjöpanträtt och skeppshypotek**

## 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 anges 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.

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

## 13 kap.

**Ansvarsbestämmelser**

## 328 §

Befälhavare dömes till böter,

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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.

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 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 §.

## 14 kap.

**Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål**

## 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 resgoods skall hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän är ogiltig. Utan hinder härav får dock avtalas, att talan efter kändens val endast skall kunna väckas vid domstol*

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

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att *uppta* 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 fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten *har* ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten *har* frigivits.

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

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

*Nuvarande lydelse*

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

3. i den stat där käranden 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 avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;

3. i den stat där käranden 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 sjörättsdomstol som är närmast den orten.

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

## 15 kap.

**Om begränsningsfond och begränsningsmål**

## 350 §

*Bestämmelserna om begränsningsfond i detta kapitel gäller fond som upprättas enligt 240 § (globalfond) eller enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (oljeskadefond).*

*Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning avgörs samt fonden fördelas.*

*Om inte annat sägs i detta kapitel gäller rättegångsbalkens bestämmelser i tillämpliga delar.*

## 351 §

*Globalfond skall motsvara*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

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

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Oljeskadefond skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

## 352 §

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

I ansökan skall lämnas en redogörelse för omständigheterna i saken samt uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

## 353 §

Beslut om upprättande av begränsningsfond, om fondens storlek och om godtagande av erbjuden säkerhet skall meddelas så snart det kan ske.

Rätten skall, såvida det inte finns särskilda skäl häremot, i beslutet även bestämma att till rätten skall betalas in, eller säkerhet ställas för, ett tilläggsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och fördelning och ansvaret för ränta. I fråga om globalfond gäller dock vad som nu sagts om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att erforderlig inbetalning gjorts eller att godtagbar säkerhet ställts anses fonden upprättad den dag beslutet medde-

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*lats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då rätten genom anteckning på beslutet bekräftar att inbetalningen skett eller att säkerheten ställts.*

*Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annorlunda förordnas. Talan mot beslutet förs särskilt.*

## 354 §

*När en begränsningsfond har upprättats skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid (anmälningsfrist), som ej får understiga två månader. Erinran om bestämmelserna i 240 § fjärde 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 genom särskilt meddelande.*

## 355 §

*Rätten kan förordna förvaltare i fonden. Förvaltare skall vara lagfaren och ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.*

## 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 fordran som inte har anmälts till rätten innan frågan om fondens*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

fördelning tas upp till slutlig handläggning vid tingsrätten, kan ersättning endast utgå enligt bestämmelserna i 363 § andra stycket.

## 358 §

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

## 359 §

Talan i begränsningsmål väcks genom att den som upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol där fonden är upprättad ansöker om fondens fördelning.

## 360 §

Sedan begränsningsmålet har anhängiggjorts skall rätten kalla den som upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. Finns annan person, vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondsammanträdet skall frågor om ansvar och dess begränsning och om ansvarsbeloppets storlek behandlas.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren utreda saken och granska anmälda fordringar samt upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet. Förslaget skall översändas till dem som 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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

fördelning. Fondsammanträdet kan, om det bedöms nödvändigt, fortsätta vid ett senare tillfälle. Kvarstår invändning sedan fondsammanträdet avslutats, skall rätten bestämma viss tid, inom vilken den som vidhåller sin invändning skall begära rättens prövning av tvisten. Har sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls, skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten i den för tvistemål föreskrivna ordningen.

## 361 §

Har begäran framställts om att rätten skall pröva tvist som avses i 360 § tredje stycket, skall rätten bestämma vilka som skall anses som parter i tvisten.

Rätten bestämmer, sedan parterna om möjligt fått tillfälle att uttala sig, om ytterligare förberedelse behövs. Om parterna samtycker eller om saken befinns uppenbar, kan huvudförhandling i förenklad form hållas i omedelbart samband med fondsammanträdet.

## 362 §

Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att ersättning för de fordringar som visats föreligga tills vidare skall utgå med viss del.

## 363 §

När samliga tvister är avgjorda skall rätten genom dom fördela fonden.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar, som inte har anmälts när frågan om fördelningen tas upp till handläggning vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

*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 §

*Lagakraftvunnen dom i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek och fondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de anmält sina fordringar eller inte.*

## 15 kap.

## 16 kap.

## Särskilda bestämmelser

## Poincaréfranc

## Särskilda dragningsrätter och Poincaréfranc

348 §<sup>2</sup>

## 369 §

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

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

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

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 *SDR*.

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 sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

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 *SDR* skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1978:136.

*Nuvarande lydelse*

## 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 ersättningsanspråk eller skriftligen underätta den myndighet som avses i 351 § 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 §

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.

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

*Föreslagen lydelse*

## 372 §

Staten företrädes 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 ersättningsanspråk eller skriftligen underätta den myndighet som avses i 372 § om rättegången.

## 374 §

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

---

Denna lag träder i kraft den

Äldre bestämmelser gäller dock i fråga om händelse som har inträffat före ikraftträdandet.

## 2. Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss

*dels att 7 § skall upphöra att gälla,*

*dels att 2, 5, 6, 13, 14, 18 och 22 §§ skall ha nedan angivna lydelse,*

*dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 23 §, av 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 krigsfartyg och vissa andra statsfartyg samt fartyg som *inte* befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §. *Uppkommer oljeskada som orsakats av fartyg, som befordrar olja som bulklast, men har skadan inte sådan anknytning till konventionsstat som sägs i första stycket, gäller bestämmelserna i 23 §.*

Ersättning för åtgärder med anledning av oljeskada utgår enligt denna lag även då skyldighet att vidtaga åtgärderna förelegat 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.

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

##### 5 §<sup>1</sup>

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande *ett hundratrettio*te särskilda dragningsrätter för ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock *ej* i något fall överstiga *fjorton* miljoner *särskilda dragnings-*

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1978:134.

*Nuvarande lydelse*

rätter. 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 d. 10 okt. 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 bestäms 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.

*Föreslagen lydelse*

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* begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

6 §<sup>2</sup>

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 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*

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt *15 kap. sjölagen (1891:35 s. 1)* eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. *Fonden* skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning *har* väckts enligt 18 §.

*Fonden fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.*

*Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap. sjölagen.*

*Nuvarande lydelse*

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.

13 §<sup>3</sup>

För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats och som vid tillfället befordrar mer än tvåusen 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

*Föreslagen lydelse*

För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats och som vid tillfället befordrar mer än tvåusen 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 främmande stat.

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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1975:408.

*Nuvarande lydelse*

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*

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.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligt vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall *ej* 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.

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 annan än ägaren åberopa omständighet som han kunnat åberopa mot ägaren.

18 §<sup>4</sup>

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 konventionsstat, 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 *upptas* i Sverige, *väcks* vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

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

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1975:408.

*Nuvarande lydelse*

Denna lag gäller ej 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 bestämmelserna 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.*

*Föreslagen lydelse*

*görs i begränsningsmål som avses i 15 kap. sjölagen.*

## 22 §

Denna lag gäller ej i fråga om oljeskada orsakad av krigsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av stat och används uteslutande för statsändamål och *inte* 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, *skall* dock bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3-5, 10 och 18 §§ *tillämpas*.

Har 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).

## 23 §

*Om fartyg som befördrar olja som bulklast orsakar oljeskada i annan stat än konventionsstat eller på öppna havet, kan ansvaret för denna skada begränsas till ett särskilt belopp motsvarande 133 SDR per ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock inte i något fall överstiga 14 miljoner SDR. Ansvarsgränsen gäller också kostnader för åtgärder avsedda att förhindra eller begränsa sådan oljeskada.*

*I fråga om begränsning av ansvaret tillämpas i övrigt i tillämpliga delar*

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1) samt 8 § tredje stycket och 10 § denna lag. Upprättas begränsningsfond, skall denna uppgå till det förut nämnda ansvarighetsbeloppet och bestämmelserna i 15 kap. sjölagen tillämpas.*

*Om fonden enligt 241 § sjölagen utgör hinder för kvarstad, annan handräckning eller umätning skall även 4 § andra stycket, såvitt avser lots, bärgare och den som vidtagit förebyggande åtgärder, samt 4 § tredje och fjärde styckena denna lag tillämpas.*

---

Denna lag träder i kraft den

Äldre bestämmelser gäller dock i fråga om händelse som har inträffat före ikraftträdandet.



**1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar**

## Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

## Convention on Limitation of Liability for maritime claims, 1976

Les Etats Parties à la présente Convention

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes;

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit:

### CHAPITRE I

#### Le droit a limitation

##### ARTICLE 1ER

##### *Personnes en droit de limiter leur responsabilité*

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

3. Par «assistant», on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent celles que vise l'article 2, paragraphe 1 (d), (e) et (f).

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

### CHAPTER I

#### The right of limitation

##### ARTICLE 1

##### *Persons entitled to limit liability*

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

# 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar

De fördragsslutande staterna,

VILKA FUNNIT det önskvärt att genom avtal fastställa vissa enhetliga regler för begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar;

HAR BESLUTAT att avsluta en konvention för detta ändamål och har därför överenskommit om följande:

## KAPITEL I

### Begränsningsrätten

#### ARTIKEL 1

##### *Personer berättigade till ansvarsbegränsning*

1. Fartygsägare och bärgare, såsom de definieras nedan, kan i enlighet med bestämmelserna i denna konvention begränsa sin ansvarighet för fordringar som avses i artikel 2.

2. Med uttrycket "fartygsägare" förstås ägare, befraktare och redare av fartyg som används till fart i öppen sjö samt den som i redares ställe handhar sådant fartygs drift.

3. Med "bärgare" förstås den som utför tjänster i direkt samband med bärgningsföretag. I bärgningsföretag inbegrips även sådana åtgärder som avses i artikel 2:1 (d), (e) och (f).

4. Person för vars handlande, fel eller försummelse fartygsägaren eller bärgaren är ansvarig har rätt att begagna sig av den ansvarsbegränsning varom stadgas i denna konvention, om fordran som avses i artikel 2 görs gällande mot honom.

5. Dans la présente Convention, l'expression «responsabilité du propriétaire de navire» comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire lui-même.

6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

7. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

## ARTICLE 2

### *Créances soumises à la limitation*

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

(a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que tout autre préjudice en résultant;

(b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

(c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

(d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;

(e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

(f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage

5. In this Convention the liability of a ship-owner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

## ARTICLE 2

### *Claims subject to limitation*

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation) occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable

5. I denna konvention skall fartygsägarens ansvarighet inbegripa ansvarighet för det fall att talan väckts mot själva fartyget.

6. Den som meddelat ansvarsförsäkring beträffande fordringar som är föremål för begränsning enligt bestämmelserna i denna konvention har rätt att åtnjuta förmånerna enligt konventionen i samma utsträckning som försäkringstagaren.

7. Den omständigheten att ansvarsbegränsning åberopas innebär inte att ansvarighet medges.

## ARTIKEL 2

### *Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning*

1. Om inte annat följer av artiklarna 3 och 4 skall följande fordringar, oavsett grunden för ansvarigheten, vara föremål för ansvarsbegränsning:

(a) fordringar med anledning av dödsfall eller personskada eller med anledning av förlust av eller skada på egendom (inbegripet skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel) som uppkommer ombord på fartyget eller i direkt samband med fartygets drift eller med bärgningsföretag samt skada som uppkommer i följd därav;

(b) fordringar med anledning av skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods;

(c) fordringar med anledning av annan skada vilken orsakats av intrång i rättighet som icke grundar sig på avtal och vilken uppkommer i direkt samband med fartygets drift eller med bärgningsföretag;

(d) fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, havererat, strandat eller övergivet fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord på sådant fartyg;

(e) fordringar med anledning av avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last;

(f) fordringar från annan än den som är ansvarig med anledning av åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa skada för vilken

pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas (d), (e), et (f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

### ARTICLE 3

#### *Créances exclues de la limitation*

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

- (a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;
- (b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969 ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;
- (c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;
- (d) aux créances contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires;
- (e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants-cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise.

However, claims set out under paragraphs 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

### ARTICLE 3

#### *Claims excepted from limitation*

The rules of this Convention shall not apply to:

- (a) claims for salvage or contribution in general average;
- (b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November 1969, or of any amendment or Protocol thereto which is in force;
- (c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;
- (d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;
- (e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

den ansvarige kan begränsa sin ansvarighet enligt denna konvention samt ytterligare skada som orsakats av sådana åtgärder.

2. Fordringar som avses i 1 är föremål för ansvarsbegränsning även om de framställts regressvis eller på grund av indemnitetsförklaring eller på annat sätt. Fordringar enligt 1 (d), (e) och (f) är dock inte föremål för ansvarsbegränsning i den mån de hänför sig till ersättning enligt avtal med den som är ansvarig.

### ARTIKEL 3

#### *Fordringar undantagna från ansvarsbegränsning*

Bestämmelserna i denna konvention är inte tillämpliga på:

(a) fordringar på bärgarlön eller bidrag till gemensamt häveri;

(b) fordringar med anledning av skada genom oljeförorening som avses i den internationella konventionen av den 29 november 1969 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller i ändring i eller protokoll till konventionen som trätt i kraft;

(c) fordringar underkastade internationell konvention eller nationell lag, vilken reglerar eller förbjuder ansvarsbegränsning för atomskada;

(d) fordringar mot ägaren av ett atomfartyg med anledning av atomskada;

(e) fordringar som tillkommer hos fartygsägaren eller bärgaren anställda personer, vilkas åligganden står i samband med fartygets tjänst eller med bärgningsföretaget, inbegripet fordringar som tillkommer deras arvingar eller rättsinnehavare eller andra som har rätt att göra gällande sådana fordringar, om fartygsägaren eller bärgaren, enligt den lag som reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren eller bärgaren och de anställda, inte har rätt att begränsa sin ansvarighet beträffande sådana fordringar eller om han enligt sådan lag endast får begränsa sin ansvarighet till högre belopp än som anges i artikel 6.

## ARTICLE 4

*Conduite supprimant la limitation*

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

## ARTICLE 5

*Compensation des créances*

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

## CHAPITRE II

## Limites de la responsabilité

## ARTICLE 6

*Limites générales*

1. La limite de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, est calculée comme suit:

(a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles,

(i) 333.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 500 unités de compte;

pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 333 unités de compte;

## ARTICLE 4

*Conduct barring limitation*

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

## ARTICLE 5

*Counterclaims*

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

## CHAPTER II

## Limits of liability

## ARTICLE 6

*The general limits*

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7 arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;

## ARTIKEL 4

*Handlande som utesluter ansvarsbegränsning*

Den som är ansvarig har inte rätt att begränsa sin ansvarighet om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

## ARTIKEL 5

*Motfordringar*

Har någon som är berättigad till ansvarsbegränsning enligt bestämmelserna i denna konvention en fordran mot den som gör anspråk på ersättning, och grundar sig motfordringen på samma händelse, skall deras respektive fordringar avräknas mot varandra och bestämmelserna i denna konvention tillämpas endast på eventuellt överskjutande belopp.

## KAPITEL II

## Ansvarsgränser

## ARTIKEL 6

*Allmänna ansvarsgränser*

1. Ansvarsgränserna för fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse skall, med undantag för fordringar som avses i artikel 7, beräknas enligt följande:

(a) beträffande fordringar i anledning av dödsfall eller personskada,

(i) 333 000 beräkningsenheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton,

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 3 000 ton, 500 beräkningsenheter;

för varje ton från 3 001 till 30 000 ton, 333 beräkningsenheter;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 250 unités de compte;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 167 unités de compte,

(b) à l'égard de toutes les autres créances,

(i) 167.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 167 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 125 unités de compte;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa (a) du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa (b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa (a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa (b) du paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, ont la priorité sur les autres créances visées à l'alinéa (b) du paragraphe 1 qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1.500 tonneaux de jauge.

5. Aux fins de la présente Convention, le calcul du tonnage du navire est effectué conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account;

and for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account;

and for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1 (b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 250 beräkningsenheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 167 beräkningsenheter,

(b) beträffande övriga fordringar,

(i) 167 000 beräkningsenheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton,

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 30 000 ton, 167 beräkningsenheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 125 beräkningsenheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 83 beräkningsenheter.

2. Om det enligt 1 (a) beräknade beloppet inte förslår till full betalning av fordringar som där avses, skall det enligt 1 (b) beräknade beloppet tagas i anspråk för betalning av den obetalda återstoden av fordringar enligt 1 (a), och sådan obetald återstod skall konkurrera på lika villkor med fordringar som avses i 1 (b).

3. Fördragsslutande stat får emellertid i sin nationella lag föreskriva att fordringar i anledning av skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel skall, framför övriga i 1 (b) avsedda fordringar, ha sådan prioritet som föreskrivs i den lagen, dock endast om detta inte leder till förfång för den rätt som enligt 2 tillkommer fordringar i anledning av dödsfall eller personskada.

4. Ansvarsgränserna för bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar ombord på det fartyg bärgningen avser skall beräknas på grundval av ett tonnage om 1 500 ton.

5. Vid tillämpningen av denna konvention avses med fartygets tonnage dess bruttotonnage beräknat enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.

## ARTICLE 7

*Limite applicable aux créances des passagers*

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à une somme de 46.666 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après le certificat du navire, sans pouvoir excéder 25 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article «créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire» signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne:

(a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

(b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

## ARTICLE 8

*Unité de compte*

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 ci-dessus est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

## ARTICLE 7

*The limit for passenger claims*

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article «claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship» shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

## ARTICLE 8

*Unit of account*

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

## ARTIKEL 7

*Ansvarsgränsen för passagerares fordringar*

1. Beträffande fordringar som på grund av en och samma händelse uppkommit i anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare, skall ansvarsgränsen för detta fartygs ägare bestämmas till summan av 46 666 beräkningsenheter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner beräkningsenheter.

2. Vid tillämpningen av denna artikel skall med "fordringar i anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare" avses varje sådan fordran som gjorts gällande av eller för person:

(a) som befodrats med ifrågavarande fartyg enligt avtal om passagerarbefordran, eller

(b) som eljest befodrats med fartyget och som, med bortfraktarens samtycke, beledsagat fordon eller levande djur, vilka omfattats av avtal om godsbefordran.

## ARTIKEL 8

*Beräkningsenhet*

1. Med beräkningsenheter avses i artiklarna 6 och 7 särskilda dragningsrätter såsom de definieras av Internationella valutafonden. De i artiklarna 6 och 7 angivna beloppen skall omräknas till nationellt mynt i den stat där begränsning begärs efter kursen den dag då begränsningsfond upprättats, betalning erlagts eller säkerhet, vilken enligt den statens lag är likvärdig med betalning, ställts. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod, som valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden, beräknas på sätt som bestäms av den staten.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue dans la présente Convention et applicable sur leur territoire est fixée de la manière suivante:

(a) en ce qui concerne l'alinéa (a) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de:

(i) 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 7.500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 5.000 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 3.750 unités monétaires;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 2.500 unités monétaires, et

(b) en ce qui concerne l'alinéa (b) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de:

(i) 25 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 2.500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 1.850 unités monétaires;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 1.250 unités monétaires, et

(c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7 à une somme de 700.000 unités monétaires multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas (a) et (b) du présent paragraphe.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of Article 6, paragraph 1 (a), at an amount of:

(i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and

(b) in respect of Article 6, paragraph 1 (b), at an amount of:

(i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and

(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger tillämpning av bestämmelserna i 1, må dock, vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, eller vid ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller närhelst därefter, förklara att de ansvarsgränser som avses i denna konvention skall vid tillämpning inom deras territorier bestämmas enligt följande:

(a) beträffande artikel 6:1 (a), till ett belopp av:

(i) 5 miljoner monetära enheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton;

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 3 000 ton, 7 500 monetära enheter;

för varje ton från 3 001 till 30 000 ton, 5 000 monetära enheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 3 750 monetära enheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 2 500 monetära enheter; samt

(b) beträffande artikel 6:1 (b), till ett belopp av:

(i) 2,5 miljoner monetära enheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton;

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 30 000 ton, 2 500 monetära enheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 1 850 monetära enheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 1 250 monetära enheter; samt

(c) beträffande artikel 7:1, till ett belopp av 7000 000 monetära enheter multiplicerat med det antal passagerare, som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 375 miljoner monetära enheter.

Artikel 6:2 och 3 äger motsvarande tillämpning på bestämmelserna i (a) och (b) i denna punkt.

3. L'unité monétaire mentionnée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

#### ARTICLE 9

##### *Concours de créances*

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

(a) à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

(b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;

(c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

#### ARTICLE 9

##### *Aggregation of claims*

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

3. Den monetära enhet som avses i 2 motsvarar sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkningen av detta belopp till nationellt mynt skall ske enligt lagen i staten i fråga.

4. Den i 1 sista meningen nämnda beräkningen och den i 3 nämnda omräkningen skall göras så att de så långt möjligt i den fördragsslutande stats myntslag ger uttryck för samma realvärde som det som uttryckts i beräkningsenheter i artiklarna 6 och 7. Vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, eller när ett sådant instrument som avses i artikel 16 deponeras samt varje gång ändring görs antingen i beräkningsmetoden eller i värdet av fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i beräkningsenheter eller monetära enheter, skall fördragsslutande stat underrätta depositarien om den metod för beräkning enligt 1 som staten tillämpar respektive resultatet av den i 3 nämnda omräkningen.

#### ARTIKEL 9

##### *Sammanläggning av fordringar*

1. De ansvarsgränser som avses i artikel 6 skall tillämpas på summan av samtliga fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse:

(a) mot den eller de personer som avses i artikel 1:2 och mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga; eller

(b) mot ägaren av ett fartyg från vilket bärgning utförs och bärgare som arbetar från sådant fartyg samt mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga; eller

(c) mot den eller de bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar ombord på det fartyg som bärgningen avser samt mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

#### ARTICLE 10

##### *Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation*

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable n'a le droit d'invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.

3. Les règles de procédure pour l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

#### CHAPITRE III

##### The funds of limitation

#### ARTICLE 11

##### *Constitution du fonds*

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

#### ARTICLE 10

##### *Limitation of liability without constitution of a limitation fund*

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

#### CHAPTER III

##### The limitation fund

#### ARTICLE 11

##### *Constitution of the Fund*

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are

2. De ansvarsgränser som avses i artikel 7 skall tillämpas på summan av samtliga fordringar som kan uppkomma på grund av en och samma händelse mot den eller de personer som avses i artikel 1:2 beträffande det fartyg som avses i artikel 7 och mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga.

#### ARTIKEL 10

##### *Ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond*

1. Ansvarsbegränsning kan åberopas även om begränsningsfond som avses i artikel 11 inte har upprättats. Fördragsslutande stat äger emellertid i sin nationella lag föreskriva att, när talan väckts vid dess domstolar med krav på betalning för en fordran som är föremål för begränsning, rätt till ansvarsbegränsning får åberopas endast om begränsningsfond har upprättats enligt bestämmelserna i denna konvention eller upprättas i samband med att rätt till ansvarsbegränsning åberopas.

2. Om ansvarsbegränsning åberopas utan att begränsningsfond upprättats äger bestämmelserna i artikel 12 motvarande tillämpning.

3. Processuella frågor som uppkommer vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel skall avgöras enligt den nationella lagen i den fördragsslutande stat där talan väckts.

#### KAPITEL III

### Begränsningsfonden

#### ARTIKEL 11

##### *Fondens upprättande*

1. Var och en mot vilken ansvar görs gällande kan upprätta en fond hos domstol eller annan behörig myndighet i fördragsslutande stat där rättsliga åtgärder har vidtagits på grund av fordringar som är föremål för begränsning. Fonden skall uppgå till summan av de belopp som enligt artiklarna 6

calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme, adéquate par le tribunal ou autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux alinéas (a), (b) ou (c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées aux alinéas (a), (b) ou (c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 respectivement.

#### ARTICLE 12

##### *Répartition du fonds*

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée

applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

#### ARTICLE 12

##### *Distribution of the Fund*

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6, and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation

och 7 är tillämpliga på fordringar för vilka personen i fråga kan var ansvarig, jämte ränta därrån från dagen för den ansvarsgrundande händelsen till dagen för fondens upprättande. En sålunda upprättad fond skall endast vara tillgänglig för betalning av fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning kan åberopas.

2. En fond kan upprättas antingen genom nedsättande av beloppet eller genom ställande av säkerhet som kan godtagas enligt lagen i den fördragsslutande stat där fonden upprättas och som av domstol eller annan behörig myndighet anses tillfredsställande.

3. En fond som upprättats av en av de personer som avses i artikel 9:1 (a), (b) eller (c) eller i artikel 9:2, eller av dennes försäkringsgivare, skall anses upprättad av alla personer som avses i respektive punkt.

## ARTIKEL 12

### *Fondens fördelning*

1. Om annat inte följer av bestämmelserna i artikel 6:1–3 eller av artikel 7, skall fond fördelas mellan borgenärerna i förhållande till deras styrkta fordringar mot fonden.

2. Har, innan fonden fördelats, den som är ansvarig eller hans försäkringsgivare reglerat en fordran mot fonden, inträder denne, intill det belopp han har betalat, genom subrogation i den rätt som den som sålunda erhållit ersättning skulle ha haft enligt denna konvention.

3. Den subrogationsrätt varom stadgas i 2 tillkommer även andra än där angivna personer beträffande belopp som de kan ha utgivit i ersättning, dock endast i den utsträckning sådan subrogation är tillåten enligt tillämplig nationell lag.

4. Visar den som är ansvarig eller annan att han framdeles kan bli skyldig att helt eller delvis utge ersättning beträffande vilken han, om ersättningen utgivits innan fonden fördelades, skulle ha åtnjutit subrogationsrätt enligt 2 och 3, kan domstol eller annan behörig myndighet i den stat

avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

## ARTICLE 13

*Fin de non-recevoir*

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans la juridiction d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:

(a) au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;

(b) au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

(c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou

(d) dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

## ARTICLE 13

*Bar to other actions*

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

där fonden upprättats förordna att ett tillräckligt stort belopp tills vidare skall avsättas för att möjliggöra för honom att vid senare tidpunkt göra gällande sin fordran mot fonden.

## ARTIKEL 13

*Hinder mot andra rättsliga åtgärder*

1. Har begränsningsfond upprättats enligt artikel 11 är den som gjort gällande fordran mot fonden förhindrad att på grund av sådan fordran göra gällande någon rätt mot andra tillgångar som tillhör person av vilken eller på vars vägnar fonden upprättats.

2. Sedan begränsningsfond upprättats enligt artikel 11 kan domstol eller annan behörig myndighet i fördragsslutande stat besluta att häva säkerhetsåtgärd beträffande fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden har upprättats och som blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd i sådan stat i anledning av fordran som kan göras gällande mot fonden, eller att frige ställd säkerhet. Sådant beslut skall emellertid alltid fattas om begränsningsfonden upprättats:

(a) i den hamn där händelsen inträffade eller, om den inträffade utanför hamn, i den första hamn som fartyget därefter anlöpt;

(b) i landsättningshamnen, när fråga är om fordringar i anledning av dödsfall eller personskada;

(c) i lossningshamnen, när fråga är om fordringar i anledning av skada på last;

(d) i den stat där säkerhetsåtgärd vidtagits.

3. Bestämmelserna i 1 och 2 skall tillämpas endast om borgenären äger framställa krav mot begränsningsfonden inför den domstol som förvaltar fonden och fonden faktiskt är tillgänglig och fritt överförbar såvitt angår denna fordran.

## ARTICLE 14

*Loi applicable*

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

## CHAPITRE IV

## Champ d'application

## ARTICLE 15

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1 cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat Partie. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1 qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à l'égard duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats Parties.

2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de responsabilité s'applique aux navires qui sont:

(a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

(b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au dépositaire les limites de responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

## ARTICLE 14

*Governing law*

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

## CHAPTER IV

## Scope of application

## ARTICLE 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1, who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party, or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;

(b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

## ARTIKEL 14

*Tillämplig lag*

Om annat inte följer av vad som föreskrivs i detta kapitel, skall bestämmelserna om upprättande och fördelning av en begränsningsfond och alla processuella bestämmelser, som har samband därmed, regleras av lagen i den stat där fonden har upprättats.

## KAPITEL IV

## Konventionens tillämpningsområde

## ARTIKEL 15

1. Denna konvention skall tillämpas när person som avses i artikel 1 åberopar begränsning av sin ansvarighet inför domstol i fördragsslutande stat eller i sådan stat söker utverka hävande av säkerhetsåtgärd beträffande fartyg eller annan egendom eller frigivandet av ställd säkerhet. Det oaktat har fördragsslutande stat rätt att från tillämpningen av denna konvention helt eller delvis utesluta i artikel 1 angiven person som, vid den tidpunkt då bestämmelserna i konventionen åberopas inför domstol i den staten, inte har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i fördragsslutande stat eller fartyg<sup>1</sup>, beträffande vilket ansvarsbegränsning åberopas eller frigivande söks och som vid ovan angiven tidpunkt inte seglar under fördragsslutande stats flagga.

2. Fördragsslutande stat äger genom särskilda bestämmelser i nationell lag reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på:

(a) fartyg som, i enlighet med lagen i den staten, är att anse som fartyg avsedda för navigering på inre vattenvägar;

(b) fartyg på mindre än 300 ton.

Fördragsslutande stat som utnyttjar den i denna punkt medgivna rätten skall underrätta depositarien om de ansvarsgränser som antagits i dess nationella lag eller om det förhållandet att sådana saknas.

<sup>1</sup> De franska och engelska texterna skiljer sig åt på denna punkt. Frågan saknar dock betydelse för det av utredningen framlagda lagförslaget.

3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissants d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations:

(a) lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou

(b) lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa (a) ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas:

(a) aux aéroglosses;

(b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

## CHAPITRE V

### Clauses finales

#### ARTICLE 16

##### *Signature, ratification et adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation») du 1<sup>er</sup> février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:

(a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

(b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

(c) adhésion.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

## CHAPTER V

### Final clauses

#### ARTICLE 16

##### *Signature, Ratification and Accession*

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as «the Organization») from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.

2. All States may become parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Fördragsslutande stat äger genom särskilda bestämmelser i nationell lag reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på fordringar, som uppkommer i fall då intressen från personer som är medborgare i andra fördragsslutande stater på intet sätt är inblandade.

4. Fördragsslutande stats domstolar skall inte tillämpa denna konvention på fartyg som konstruerats eller anpassats för borring och som är sysselsatta därmed:

(a) om den staten i sin nationella lag har fastställt högre ansvarsgräns än den som anges i artikel 6; eller

(b) om den staten tillträtt en internationell konvention som reglerar frågan om ansvarsbegränsning beträffande sådana fartyg.

I fall då bestämmelsen i (a) är tillämplig skall staten i fråga underrätta depositarien därom.

5. Denna konvention är inte tillämplig på:

(a) svävarfarkoster;

(b) flytande plattformar som konstruerats för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar.

## KAPITEL V

### Slutbestämmelser

#### ARTIKEL 16

##### *Undertecknande, ratifikation och anslutning*

1. Denna konvention är öppen för undertecknande av alla stater vid högkvarteret för Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd "organisationen") från den 1 februari 1977 till och med den 31 december 1977 samt är därefter öppen för anslutning.

2. Alla stater kan tillträda denna konvention genom:

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(c) anslutning.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»).

#### ARTICLE 17

##### *Entrée en vigueur*

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant la date de l'entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.

4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as «the Secretary-General»).

#### ARTICLE 17

##### *Entry into force*

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.

4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.

3. Ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deponering hos organisationens generalsekreterare (i det följande benämnd "generalsekreteraren") av ett i behörig form upprättat instrument.

#### ARTIKEL 17

##### *Ikraftträdande*

1. Denna konvention träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då tolv stater antingen undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller deponerat erforderliga instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning.

2. För stat som, efter det att bestämmelserna om ikraftträdandet av denna konvention har uppfyllts men innan den har trätt i kraft, deponerar instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller som undertecknar densamma utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, skall ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen, eller undertecknandet utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande gälla från dagen för konventionens ikraftträdande eller, om denna dag infaller senare, från första dagen i den månad som följer på nittionde dagen efter dagen för undertecknandet eller från dagen för deponering av instrumentet.

3. För stat som vid senare tidpunkt tillträder denna konvention träder denna i kraft första dagen i den månad som följer sedan nittio dagar förflutit från den dag då denna stat deponerade sitt instrument.

4. I fråga om förhållandet mellan stater som ratificerar, antager eller godkänner denna konvention eller ansluter sig till den, skall konventionen ersätta och upphäva den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade internationella konventionen angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö och den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

ARTICLE 18

*Réserve*

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des alinéas (d) et (e) du paragraphe 1 de l'article 2. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention ne sera recevable.

2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à cette dernière date.

ARTICLE 19

*Dénonciation*

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du dépôt de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

ARTICLE 20

*Révision et amendement*

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention ayant

ARTICLE 18

*Reservations*

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1 (d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect to the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

ARTICLE 19

*Denunciation*

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.

ARTICLE 20

*Revision and Amendment*

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for

## ARTIKEL 18

*Reservationer*

1. Stat äger, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning; förbehålla sig rätt att icke tillämpa artikel 2:1 (d) eller (e). Inga andra reservationer är tillåtna beträffande de materiella bestämmelserna i denna konvention.

2. Reservation som anmäls vid undertecknandet skall bekräftas vid ratifikation, antagande eller godkännande.

3. Stat som har anmält reservation såvitt angår denna konvention kan när som helst återkalla denna genom anmälan till generalsekreteraren. Sådan återkallelse träder i kraft den dag anmälan mottages. Förklaras i anmälan att återkallelsen av reservationen skall gälla från en däri angiven dag och inträffar denna efter det att generalsekreteraren mottagit anmälan, skall återkallelsen gälla från denna senare dag.

## ARTIKEL 19

*Uppsägning*

1. Denna konvention får uppsägas av fördragsslutande stat när som helst efter utgången av ett år från den dag då konventionen trätt i kraft för dess vidkommande.

2. Uppsägning skall verkställas genom deponering av ett instrument hos generalsekreteraren.

3. Uppsägning träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då instrumentet deponerades eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

## ARTIKEL 20

*Revidering och ändring*

1. Organisationen har rätt att sammankalla en konferens för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sam-

pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention s'applique au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

#### ARTICLE 21

##### *Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire*

1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 2 de cet article par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande d'un quart des Etats Parties au moins.

3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.

4. Tout Etat déposant son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle qu'amendée.

#### ARTICLE 22

##### *Dépositaire*

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

(a) transmet de copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats invités à

revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.

#### ARTICLE 21

##### *Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit*

1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purpose of altering the amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.

3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.

4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

#### ARTICLE 22

##### *Depositary*

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend

mankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

3. Sedan ändring av denna konvention trätt i kraft skall deponerat instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning anses gälla konventionen i dess ändrade skick, såvida inte annat uttalats i instrumentet.

## ARTIKEL 21

### *Revidering av begränsningsbelopp och beräkningsenhet eller monetär enhet*

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 20 skall en konferens med enda syfte att ändra de belopp som anges i artiklarna 6 och 7 samt i artikel 8:2 eller att ersätta endera eller båda av de enheter som anges i artikel 8:1 och 2 med andra enheter sammankallas av organisationen i enlighet med 2 och 3 i denna artikel. Ändring av beloppen skall göras endast om väsentlig förändring i deras verkliga värde skett.

2. Organisationen skall sammankalla en sådan konferens på begäran av minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna.

3. Beslut att ändra beloppen eller att ersätta enheterna med andra beräkningsenheter skall fattas av en majoritet på två tredjedelar av de fördragsslutande stater som är närvarande och röstar vid en sådan konferens.

4. Stat som deponerar instrument angående ratifikation, antagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen sedan ändring trätt i kraft, skall tillämpa konventionen i dess ändrade skick.

## ARTIKEL 22

### *Depositarie*

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall:

(a) överlämna bestyrkta avskrifter av denna konvention till alla stater som varit inbjudna att

participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les Etats qui adhèrent à la Convention;

(b) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

(i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

(ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite convention;

(iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;

(iv) de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;

(v) de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 23

*Languages*

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT A LONDRES ce dix-neuf novembre mille neuf cent soixante-seize.

EN FOIT DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 23

*Languages*

This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

deltaga i konferensen angående begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar och till varje annan stat som ansluter sig till denna konvention;

(b) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om:

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument jämte reservation samt dagen härför;

(ii) dagen för konventionens ikraftträdande eller ändring i denna;

(iii) varje uppsägning av konventionen och den dag då uppsägningen träder i kraft;

(iv) varje ändring som antagits enligt artikel 20 eller 21;

(v) varje meddelande som krävs enligt någon artikel i denna konvention.

3. Så snart denna konvention har trätt i kraft skall en bestyrkt avskrift av konventionen överlämnas av generalsekreteraren till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

#### ARTIKEL 23

##### *Språk*

Denna konvention är upprättad i ett enda original exemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka texter äger lika vitsord.

UPPRÄTTAD I LONDON den 19 november 1976.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.



**1979 års ändringsprotokoll till Haag-Visbyreglerna**

**Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968**

**LES PARTIES CONTRACTANTES AU PRESENT PROTOCOLE,**

ETANT PARTIES à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance faite à Bruxelles le 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole portant modification de cette Convention, fait à Bruxelles le 23 février 1968,

**SONT CONVENUES de ce qui suit :**

*Article I*

Aux fins du présent Protocole, il faut entendre par « Convention » la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et son Protocole de signature faits à Bruxelles le 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968.

*Article II*

(1) L'alinéa (a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

« (a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

**Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 25 August 1924 as Amended by the Protocol of 23 February 1968**

**THE CONTRACTING PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,**

BEING PARTIES to the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, done at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol to amend that Convention, done at Brussels on 23rd February 1968,

**HAVE AGREED as follows:**

*Article I*

For the purpose of this Protocol, "Convention" means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and its Protocol of signature, done at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol, done at Brussels on 23rd February 1968.

*Article II*

(1) Article 4, paragraph 5, (a) of the Convention is replaced by the following:

"(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

**Ändringsprotokoll till den internationella konventionen den 25 augusti 1924 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement i dess lydelse enligt ändringsprotokoll den 23 februari 1968**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE PARTERNA,

VILKA HAR TILLTRÄTT den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, som avslutades i Bryssel den 25 augusti 1924, i dess lydelse enligt det ändringsprotokoll som avslutades i Bryssel den 23 februari 1968,

HAR ÖVERENSKOMMIT OM följande:

#### *Artikel I*

I detta protokoll förstås med "konventionen" den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement och dess signatärprotokoll som avslutades i Bryssel den 25 augusti 1924, i dess lydelse enligt det ändringsprotokoll som avslutades i Bryssel den 23 februari 1968.

#### *Artikel II*

(1) Artikel 4 moment 5 (a) i konventionen ersätts med följande:

"(a) Om inte godsets beskaffenhet och värde har uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet, skall varken bortfraktaren eller fartyget i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 666,67 beräkningsenheter för kolli eller enhet eller 2 beräkningsenheter för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst."

(2) L'alinéa (d) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

« (d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'alinéa (a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante :

(i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 10 000 unités monétaires;

(ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur

(2) Article 4, paragraph 5, (d) of the Convention is replaced by the following:

“(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

(i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;

(ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possi-

(2) Artikel 4 moment 5 (d) i konventionen ersätts med följande:

“(d) Den beräkningsenhet som anges i denna artikel är den särskilda dragningsrätten såsom denna definieras av Internationella valutafonden. De belopp som anges under (a) i detta moment skall omräknas till det inhemska myntslaget på grundval av detta myntslags värde den dag som bestäms av den lag som tillämpas av domstolen där målet är anhängigt.

Värdet av en stats nationella myntslag uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som är medlem av Internationella valutafonden räknas ut enligt den beräkningsmetod som ifrågasvarande dag tillämpas av Internationella valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en stats nationella myntslag uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som denna stat bestämmer.

En fördragsslutande stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger tillämpning av de bestämmelser som anges i det föregående får dock vid ratifikationen av eller anslutningen till 1979 års protokoll eller när som helst därefter förklara att de ansvarsgränser som enligt denna konvention skall gälla inom dess område skall uppgå till följande:

(i) såvitt gäller det belopp om 666,67 beräkningsenheter som anges i moment 5 (a) i denna artikel, 10 000 monetära enheter;

(ii) såvitt gäller det belopp om 2 beräkningsenheter som anges i moment 5 (a) i denna artikel, 30 monetära enheter.

Den monetära enhet som avses i föregående stycke motsvarar 65,5 milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkningen av de belopp som anges i det stycket till nationellt myntslag skall ske enligt ifrågasvarande stats lag.

Den beräkning och den omräkning som nämns i föregående stycken skall göras så att de så långt möjligt i statens myntslag ger uttryck för samma realvärde som det som har

réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.

Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire. »

### *Article III*

Tout différend entre les Parties concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la requête de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour Internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

### *Article IV*

(1) Chaque Partie contractante pourra, au moment de la signature ou de la ratification du présent Protocole ou au moment de l'adhésion, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article III.

(2) Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

### *Article V*

Le présent Protocole est ouvert à la signature des Etats qui ont signé la Convention du 25 août 1924 ou le Protocole du 23 février 1968 ou qui sont Parties à la Convention.

### *Article VI*

(1) Le présent Protocole sera ratifié.

(2) La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas Partie à la Convention vaut également pour la Convention.

ble the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either."

### *Article III*

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Protocol, which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organisation of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

### *Article IV*

(1) Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or of accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article III.

(2) Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

### *Article V*

This Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention of 25 August 1924 or the Protocol of 23 February 1968 or which are Parties to the Convention.

### *Article VI*

(1) This Protocol shall be ratified.

(2) Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification of the Convention.

uttryckts i beräkningsenheter i moment 5 (a) i denna artikel.

När en stat deponerar ett instrument rörande ratifikation av eller anslutning till 1979 års protokoll och varje gång en stat gör en ändring antingen i beräkningsmetoden eller i värdet av statens nationella valuta uttryckt i beräkningsenheter eller monetära enheter, skall staten underrätta depositarien om den metod för beräkning som staten tillämpar resp. resultatet av omräkningen.”

### *Artikel III*

En tvist mellan fördragsslutande parter rörande tolkningen eller tillämpningen av detta protokoll som inte kan biläggas förhandlingsvägen skall på begäran av någon av dem hänskjutas till skiljedom. Uppnår parterna inte inom sex månader från dagen för begäran om skiljedom enighet om skiljeförfarandet, får envar av dem hänskjuta tvisten till den internationella domstolen genom att göra framställning härom i enlighet med domstolens stadgar.

### *Artikel IV*

(1) En fördragsslutande part får vid under-tecknande eller ratifikation av detta protokoll eller vid anslutning till det förklara att den inte anser sig bunden av artikel III.

(2) En fördragsslutande part som har gjort en reservation enligt moment 1 får när som helst återkalla reservationen genom meddelande till belgiska regeringen.

### *Artikel V*

Detta protokoll är öppet för undertecknande av de stater som har undertecknat konventionen av den 25 augusti 1924 eller protokollet av den 23 februari 1968 eller som är bundna av konventionen.

### *Artikel VI*

(1) Detta protokoll skall ratificeras.

(2) Ratifikation av detta protokoll av en stat som inte är bunden av konventionen innebär ratifikation av konventionen.

(3) Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

*Article VII*

(1) Les Etats non visés à l'article V pourront adhérer au présent Protocole.

(2) L'adhésion au présent Protocole vaut également pour la Convention.

(3) Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

*Article VIII*

(1) Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de cinq instruments de ratification ou d'adhésion.

(2) Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après le cinquième dépôt, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

*Article IX*

(1) Les Parties contractantes pourront dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.

(2) La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

*Article X*

(1) Tout Etat pourra, au moment de la signature de la ratification, de l'adhésion ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole. Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

(2) Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

(3) Les Parties contractantes qui ont souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourront à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

*Article VII*

(1) States not referred to in Article V may accede to this Protocol.

(2) Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

(3) The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

*Article VIII*

(1) This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of five instruments of ratification or accession.

(2) For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the fifth deposit, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

*Article IX*

(1) Any Contracting Party may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

(2) The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

*Article X*

(1) Each State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

(2) This extension also shall apply to the Convention if the letter is not yet applicable to these territories.

(3) Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to

(3) Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos belgiska regeringen.

*Artikel VII*

(1) Stater som inte avses i artikel V får ansluta sig till detta protokoll.

(2) Anslutning till detta protokoll innebär anslutning till konventionen.

(3) Anslutningsinstrumenten skall deponeras hos belgiska regeringen.

*Artikel VIII*

(1) Detta protokoll träder i kraft tre månader efter den dag då fem ratifikations- eller anslutningsinstrument har deponerats.

(2) För en stat som ratificerar eller ansluter sig till detta protokoll efter den femte depositionen träder protokollet i kraft tre månader efter det att dess ratifikations- eller anslutningsinstrument har deponerats.

*Artikel IX*

(1) Varje fördragsslutande stat får säga upp detta protokoll genom meddelande till belgiska regeringen.

(2) Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag meddelandet togs emot av belgiska regeringen.

*Artikel X*

(1) En stat får vid undertecknande, ratifikation eller anslutning eller vid senare tillfälle skriftligen meddela belgiska regeringen för vilka av de områden för vilkas internationella förbindelser som den staten svarar som protokollet är tillämpligt. Tre månader efter det att belgiska regeringen har tagit emot ett sådant meddelande skall protokollet bli tillämpligt för de områden som anges i meddelandet, dock inte före den dag då protokollet träder i kraft i förhållande till den staten.

(2) En sådan utvidgad tillämpning av protokollet omfattar också konventionen, om denna inte redan dessförinnan gäller för dessa områden.

(3) En fördragsslutande part som har avgivit en förklaring enligt moment 1 i denna artikel får när som helst därefter meddela belgiska regeringen att protokollet skall upphöra att gälla för områdena i fråga. En sådan upp-

en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

*Article XI*

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats signataires adhérents :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles V, VI et VII.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article VIII.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article X.

4. Les déclarations et communications faites en application de l'article II.

5. Les déclarations faites en application de l'article IV.

6. Les dénonciations reçues en application de l'article IX.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 21 décembre 1979, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge, lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

*Article XI*

The Belgian Government shall notify the signatory and acceding States of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles V, VI and VII.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article VIII.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article X.

4. The declarations and communications made in accordance with Article II.

5. The declarations made in accordance with Article IV.

6. The denunciations received in accordance with Article IX.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto, have signed this Protocol.

DONE at Brussels, this 21st day of December 1979, in the English and French languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

sägning träder i kraft ett år efter den dag då meddelande därom togs emot av belgiska regeringen.

#### Artikel XI

Belgiska regeringen skall underrätta signatärstaterna och anslutna stater om följande:

1. Undertecknanden, ratifikationer och anslutningar som har skett enligt artiklarna V, VI och VII.

2. Den dag då detta protokoll skall träda i kraft enligt artikel VIII.

3. De meddelanden rörande territoriell tillämpning som har lämnats enligt artikel X.

4. De förklaringar som har avgivits och de underrättelser som har lämnats enligt artikel II.

5. De förklaringar som har avgivits enligt artikel IV.

6. De uppsägningar som har tagits emot enligt artikel IX.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta protokoll.

SOM SKEDDE i Bryssel den 21 december 1979 på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord, i ett exemplar som skall förbli deponerat i belgiska regeringens arkiv och av vilket denna skall utfärda bestyrkta avskrifter.

## Bilaga 5

## Uppställning över begränsningsbeloppen enligt artikel 6 i 1976 års begränsningskonvention jämförda med motsvarande belopp i 1957 års konvention

Utgångspunkter vid beräkningen:

15 Poincaréfrancs = 1 SDR = 7 kr. 92 öre.

Bruttoton	Personskador		
	1957	1976	
	Kr.	Kr.	SDR
300	332 640	2 637 360	333 000
500	554 400	2 637 360	333 000
1 000	1 108 800	4 617 360	583 000
3 000	3 326 400	12 537 360	1 583 000
6 000	6 652 800	20 449 440	2 582 000
10 000	11 088 000	30 998 880	3 914 000
15 000	16 632 000	44 185 680	5 579 000
20 000	22 176 000	57 372 480	7 244 000
25 000	27 720 000	70 559 280	8 909 000
30 000	33 264 000	83 746 080	10 574 000
35 000	38 808 000	93 646 080	11 824 000
40 000	44 352 000	103 546 080	13 074 000
50 000	55 440 000	123 346 080	15 574 000
60 000	66 528 000	143 146 080	18 074 000
70 000	77 616 000	162 946 080	20 574 000
80 000	88 704 000	176 172 480	22 244 000
90 000	99 792 000	189 398 880	23 914 000
100 000	110 880 000	202 625 280	25 584 000
150 000	166 320 000	268 757 280	33 934 000
200 000	221 760 000	334 889 280	42 284 000
240 000	266 112 000	387 794 880	48 964 000

  

Bruttoton	Sakskador		
	1957	1976	
	Kr.	Kr.	SDR
300	158 400	1 322 640	167 000
500	264 000	1 322 640	167 000
1 000	528 000	1 980 000	250 500
3 000	1 584 000	4 629 240	584 500
6 000	3 168 000	8 597 160	1 085 500
10 000	5 280 000	13 887 720	1 753 500
15 000	7 920 000	20 500 920	2 588 500
20 000	10 560 000	27 114 120	3 423 500
25 000	13 200 000	33 727 320	4 258 500
30 000	15 840 000	40 340 520	5 093 500
35 000	18 480 000	45 290 520	5 718 500
40 000	22 120 000	50 240 520	6 343 500
50 000	26 400 000	60 140 520	7 593 500
60 000	31 680 000	70 040 520	8 843 500
70 000	36 960 000	79 940 520	10 093 500
80 000	42 240 000	86 514 120	10 923 500
90 000	47 520 000	93 087 720	11 753 500
100 000	52 800 000	99 661 320	12 583 500
150 000	79 200 000	132 529 320	16 733 500
200 000	105 600 000	165 397 320	20 883 500
240 000	126 720 000	191 691 720	24 203 500

## De remitterade lagförslagen

### 1 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)<sup>1</sup>

dels att 172 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 15 kap. 344–355 §§ skall betecknas 16 kap. 365–376 §§.

dels att 39, 120, 168, 171, 173–180, 182–189, 191–197, 199–201, 233–243, 261, 328, 337 och de nya 369 och 372–374 §§ samt rubrikerna närmast före 200 och 369 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas sexton nya paragrafer, 243 a § och, i ett nytt 15 kap. med ny kapitellrubrik, 350–364 §§, allt av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Andra kapitlet*

#### Om skeppsregistrering

##### 39 §

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, 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 inbördes 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 förbiseende, 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 inbördes 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 registernyndigheten. Den som innehar handlingen är skyldig att ingiva den för detta ändamål. I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1975:1289.

## Nuvarande lydelse

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

## Föreslagen lydelse

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

## Femte kapitlet

## Om befordran av gods

## 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 bestäms 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 *tiotusen 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 överlättes rätt på grund av försäkring eller träffas an-

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 överlättes rätt på grund av försäkring eller träffas an-

*Nuvarande lydelse*

nan 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 för gods, som i fraktavtalet angives 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.

*Föreslagen lydelse*

nan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

*Sjätte kapitlet***Om befordran av passagerare och resgods***Inledande bestämmelser*

## 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.*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 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 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.*

*Om någon som varken är passagerare eller är anställd hos bortfraktaren 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.*

## 175 §

Bortfraktaren skall sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt för att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får *ej* befordras på däck.

Resgods får *inte* befordras på däck.

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

Deviation får göras *bara* för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av *någon* annan skälig anledning.

## 176 §

Gäller befordringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren *ej* utföra befordringen med annat fartyg.

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

## 177 §

Avser befordringsavtalet 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.

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 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.

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

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

## 179 §

Passagerare får *medföra* resgods i skäligen 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.

Passageraren får *föra med sig* resgods i skäligen 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.

## 180 §

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

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.

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

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

## 182 §

Bortfraktaren är *icke* skyldig att lämna ut *annat resgods än handresgods* förrän passageraren betalt för

Bortfraktaren är *inte* skyldig att lämna ut *resgods som inte är handresgods* förrän passageraren

## Nuvarande lydelse

*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*.

## Föreslagen lydelse

*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 *täckes*.

## 183 §

Om befordringsavtal avser bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller *förklaras efter skada icke vara iståndsättligt*, 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 *ett* 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 iståndsättligt*, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden *därför*. Underlåter bortfraktaren detta, har 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 uppehälle och bära kostnaden *därför*.

*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, 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 uppehälle och bära kostnaden *för detta*.

## 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*

*Påbörjar* passageraren *inte* resan eller avbryter han den, skall *det avtalade biljettpriiset ändå* betalas. *Om passageraren har insjuknat eller det finns annan skäligh anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och bortfrak-*

## Nuvarande lydelse

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 tillbörlig omsorg, kunnat begränsa sin skada.

## Föreslagen lydelse

taren 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 borde ha 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.

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. Detta gäller även om resan har börjat. Hävs 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 befordringsavgiften betalas 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.

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 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.

## Om ansvarighet på bortfraktarens sida

## 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

Bortfraktaren är ansvarig mot en passagerare för personskada som har orsakats av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av bort-

*Nuvarande lydelse*

vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgodts 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 likställes dröjsmål med utlämning av resgodts på bestämmelseorten.

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

*Bortfraktaren skall till sitt freddande 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 handresgodts gäller dock vad nu sagts endast om skadan inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand.*

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

*Föreslagen lydelse*

fraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passageraren försenas.

## 189 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgodts 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. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

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

## 191 §

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

## 192 §

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.*

## Nuvarande lydelse

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

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

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

3. *sextontusen francs* 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.*

*Med francs förstås den värdeenhets som angives i 348 §.*

## Föreslagen lydelse

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

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

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

3. *8 000 SDR* för varje fordon; och

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

*Begränsningsbeloppen avser det sammanlagda ansvaret för varje resa. Begränsningen gäller inte ränta och rättegångskostnader.*

*Vad som förstås med SDR anges i 369 §.*

*Bortfraktaren kan skriftligen åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.*

## 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 skadeståndet 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 skall ske från skadans belopp innan fråga om begränsning av ansvaret enligt 192 § prövas.*

## 194 §

*Bortfraktaren har ej rätt att åberopa bestämmelserna i 192 § om begränsning av ansvarigheten eller*

*Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 192 och 193 §§ om begränsning av ansva-*

## Nuvarande lydelse

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.

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

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

## 196 §

Föres 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 el-

## Föreslagen lydelse

righeten 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 gäller även om talan mot honom *inte* grundas på befordringsavtalet.

## 196 §

Om befordringen helt eller delvis utföres 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.

Den som utför befordringen med fartyg är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar 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 personer 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

## Nuvarande lydelse

ler av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

*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 §.*

*Vissa bestämmelser om tillämpningen*

## Föreslagen lydelse

eller av grov vårdslöshet och med insikt att *sådan* skada sannolikt skulle uppkomma.

*Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods finns i 337 §.*

*Bestämmelser om preskription finns i 368 §.*

*Om avtalsvilkors giltighet*

## 199 §

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

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

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

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

## 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*

*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 utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.*

## Nuvarande lydelse

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 befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

## Föreslagen lydelse

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel för tiden innan handresgodset 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 är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas ombord, i terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanläggning.

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

## Tionde kapitlet

## Om redares ansvarighet

## 233 §

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättning-  
en 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 konosement.

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 konosement.

## 234 §

I mom. Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna

## Nuvarande lydelse

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, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen 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, 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.

## Föreslagen lydelse

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 har meddelat försäkring av ansvarighet för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

235 §<sup>2</sup>

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 tvåtusenettundra francs för ton, dock med minst sexhundrafemtio 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 §.

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

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

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

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

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

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

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

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

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,

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1982:252.

## Nuvarande lydelse

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.

## Föreslagen lydelse

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 vållad av ett atomfartyg,

5. fordran med anledning av skada som har åsamkats en sådan anställd som avses i 234 § andra stycket och vars åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, samt

6. fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

237 §<sup>3</sup>

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 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

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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1981:808.

## Nuvarande lydelse

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 §<sup>4</sup>

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 angives, prövar rätten 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

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,

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 inte tillgodoses med de belopp som anges i 2 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

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1981:808.

## Nuvarande lydelse

motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från kvarstad.

## Föreslagen lydelse

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 har uppkommit på grund av en och samma händelse 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 har uppkommit på grund av en och samma händelse mot en sådan bärgare och mot någon för vilken han svarar.

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 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 fördelningen 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 skälighets orsak hänskjutit saken till dispasch eller eljest särskilda skäl föranleda annat.

Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.

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 de där angivna fordringarna.

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

## Nuvarande lydelse

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.

## Föreslagen lydelse

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, kan rätten förordna att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

## 240 §

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 sjörettsdomstolen 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 de fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i riket talan 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 väcka talan i 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.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 241 §

Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet åger 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 §.

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 på vars vägnar fonden är upprättad 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, på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning, inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan verkställts, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

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

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

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 tjänsteavtalet, 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.

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

I mål om fordran som är föremål för ansvarsbegränsning skall rätten vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svarenden 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 verkställas utan hinder härav, såvida inte en begränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten till följd av 241 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Parterna kan hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 14 kap.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 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 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.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

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

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

## Elfte kapitlet

## Om sjöpanträtt och skeppshypotek

## 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.

## Trettonde kapitlet

## Ansvarsbestämmelser

## 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.

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.

*Nuvarande lydelse*

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 §.

*Föreslagen lydelse*

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 §.

*Fjortonde kapitlet***Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål**

## 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 kändens val endast skall kunna väckas vid domstol

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 kändens har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess doms-rätt.

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

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 kändens har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess doms-rätt; eller

## Nuvarande lydelse

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

4. i den stat där befodringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har drifisställe 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.

## Femtonde kapitlet

## Om begränsningsfond och begränsningsmål

## 350 §

Bestämmelserna om begränsningsfond i detta kapitel gäller fonder som upprättas enligt 240 § (globalfond) eller enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (oljeskadefond).

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

En oljeskadefond skall motsvara ansvarsheloppet enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 352 §

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

I ansökan skall lämnas redogörelse för omständigheterna i saken samt uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

För upprättande och förvaltning av 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 bestämma att till rätten skall betalas in eller säkerhet ställas 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. I fråga om globalfonder gäller dock vad som nu har sagts om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att erforderlig inbetalning har gjorts eller att godtagbar 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. Talan mot beslutet förs särskilt.

## 354 §

När en begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid (anmälningsfrist), 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 förordna förvaltare i fonden. Förvaltaren skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt 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 anmälningsfristen har gått ut och såväl den som har upprättat fonden som de borgenärer vilka har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 359 §

*Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Talan i begränsningsmål väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad.*

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

## 360 §

*Sedan begränsningsmålet har anhängiggjorts, skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. 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 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. Fondsammanträdet kan, om det bedöms nödvändigt, fortsätta vid ett senare tillfälle.*

*Kvarstår någon invändning sedan fondsammanträdet har avslutats, skall rätten bestämma viss tid, inom vilken den som vidhåller sin invändning skall begära rättens prövning av tvisten. Hur en sådan*

## Nuvvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

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.

Uteblir någon som har kallats till ett fondsammanträde, får sammanträdet hållas utan hinder av utvaron.

## 362 §

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

## 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.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 364 §

*Lagakraftvunnen dom i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbe- gränsning, ansvarsbeloppets stor- lek, anmälda fordringar och fon- dens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de anmält sina fordringar eller inte.*

## Femtonde kapitlet

## Sextonde kapitlet

## Särskilda bestämmelser

## Poincaréfranc

## Särskilda dragningsrätter

348 §<sup>5</sup>

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

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i *de av Internationel- la valutafonden använda särskilda dragningsrätterna*.

Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställes för betalningen, då säkerhe- ten ställes. Vid omräkning från sär- skilda dragningsrätter skall kro- nans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som In- ternationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

## 351 §

Staten företrädes i ärende om er- sättning enligt 349 eller 350 § av myndighet som regeringen bestäm- mer.

## 352 §

Vill den som är part i mål om beståndet av rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt 349 §, om han för- lorar målet, skall han antingen till

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1978:136.

## 369 §

*Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valu- tafonden använda särskilda drag- ningsrätterna (SDR).*

Omräkning av SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställes för betalningen, då säkerhe- ten ställes. Kronans värde skall be- stämmas i enlighet med den beräk- ningsmetod som Internationella va- lutafonden nämnda dag tillämpar för sin verksamhet och sina trans- aktioner.

## 372 §

Staten företräds i ärende om er- sättning enligt 370 eller 371 § av myndighet som regeringen bestäm- mer.

## 373 §

Vill den som är part i mål om beståndet av rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt 370 §, om han för- lorar målet, skall han antingen till

*Nuvarande lydelse*

gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 351 § 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 §

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.

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

*Föreslagen lydelse*

gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 372 § om rättegången.

## 374 §

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 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 fråga om händelser som har inträffat före ikraftträdandet.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss

dels att 7 § skall upphöra att gälla,

dels att 2, 5, 6, 9, 13, 14, 18 och 22 §§ skall ha nedan angivna 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 förelegat enligt lag eller annan författning.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

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.

5 §<sup>1</sup>

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

*Om det påkallas till upppfyllande 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 bestämmas 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.

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

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 §<sup>2</sup>

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt *15 kap. sjölagen (1891:35 s. 1)* eller motsvarande bestämmelser i *en* annan konven-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1978:134.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1978:134.

*Nuvarande lydelse*

begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. *Ansvarighetsbeloppet omräknas från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt efter kursen 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*

tionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. *Fonden skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts enligt 18 §.*

*Fonden fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.*

*Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap. sjölagen.*

## 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.

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

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

*Nuvarande lydelse*

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.

*Föreslagna lydelse*

gällande mot begränsningsfonden, skall den beviljade åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

13 §<sup>3</sup>

För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats 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.

För *ett* utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats 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.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1975:408.

## Nuvarande lydelse

ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligen vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall *ej* 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

ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligen *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 §<sup>4</sup>

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 konventionsstat, 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 *ej* 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 bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3-5, 10 och 18 §§ *tillämpning*.

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

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1975:408.

*Nuvarande lydelse*

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.*

*Föreslagen lydelse*

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).

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller dock i fråga om händelser som har inträffat före ikraftträdandet.

LAGRÅDET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1983-03-15

**Närvarande:** justitierådet Fredlund, regeringsrådet Brodén, justitierådet Palm.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 5 januari 1983 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för justitiedepartementet beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

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

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Magnus Göransson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

#### 1. Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

171 §

I 171 § definieras handresgods såsom "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". Av definitionen torde följja, att resgods som passageraren lämnat i bortfraktarens vård under resan inte är att hänföra till handresgods. Emellertid innehåller förslaget i 201 § andra stycket andra meningen en bestämmelse som tar sikte bl. a. på fall då "handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas ombord". En samordning av dessa bestämmelser bör ske så att oklarhet undviks om innebörden i begreppet "handresgods", som har betydelse bl. a. för tolkningen av bevisbörderegeln i 191 §.

188 §

Bortfraktarens i denna paragraf reglerade skadeståndsansvar omfattar, vid personskada med dödlig utgång, för närvarande även kostnad eller förlust som kan uppstå för tredje man, t. ex. förlust av underhåll för efterlevande (jfr 198 § sjölagen och 5 kap. 2 § skadeståndslagen). De språkliga ändringar som nu föreslås i paragrafen kan ge anledning till det missförståndet att sådan s. k. tredjemansskada inte längre skulle täckas av bortfraktarens ansvarighet. Lagrådet föreslår med hänsyn härtill och med ett förtydligande tillägg till bestämmelsen om förseningsskada, att paragrafen får följande lydelse:

"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 §

I denna paragraf, som handlar om bortfraktarens ansvar när resgods skadas eller försenas, behövs samma förtydligande beträffande försenings-skada som lagrådet föreslagit i fråga om 188 §.

## 191 §

Enligt 191 § i nu gällande lydelse skall bortfraktaren för att undgå 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 och förlust av eller skada på handresgods gäller dock detta presumtionsansvar bara i vissa särfall, nämligen om skadan inträffat ”vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand”. Bestämmelsen fick denna lydelse genom de ändringar i sjölagen som genomfördes år 1973 på grundval av det s. k. Tokyoutkastet.

I artikel 3 punkterna 2 och 3 i Aténkonventionen – som i övrigt i sak väsentligen överensstämmer med Tokyoutkastets artikel 4 punkterna 2, 3 och 4 – har gjorts den ändringen i förhållande till utkastet att vad som sägs om ansvar för personskada och handresgodsskada vid förlisning och i de övriga särfallen skall gälla också vid fel i fartyget. Med hänvisning till detta föreslås i remissen, att i 191 § orden ”eller brand” skall bytas ut mot orden ”brand eller fel i fartyget”. Uttryckssättet att en skada ”inträffat vid eller i samband med fel i fartyget” kan emellertid knappast godtas från språklig synpunkt. I detta sammanhang vill lagrådet fästa uppmärksamheten på att den gällande texten torde ha blivit missvisande när det gäller bevisskyldigheten i de särfall som räknas upp. Genom det valda uttryckssättet ”vid eller i samband med” fartygsolyckan har passagerarens bevisskyldighet närmast kommit att avse ett tidssamband i stället för ett orsakssamband.

Det hade i och för sig varit önskvärt att förtydliga lagtexten på denna punkt. Om detta inte låter sig göra med hänsyn till den nordiska enhetligheten, föreslår lagrådet enbart den ändringen att sist i 191 § orden ”explosion, brand eller fel i fartyget” utbyts mot orden ”explosion eller brand eller uppkommit till följd av fel i fartyget”.

## 192 §

Paragrafens tredje stycke blir lättare att förstå med följande formulering: ”Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.”

I överensstämmelse med Aténkonventionen (artikel 10 punkt 1) sägs i 192 § sista stycket, att bortfraktaren kan skriftligen åta sig ansvarighet till högre belopp än som anges tidigare i paragrafen. Departementschefen

anför, att "kravet på skriftlighet" får ses mot bakgrund av att det är ett allmänt intresse att åtagande avseende högre begränsningsbelopp i efterhand kan dokumenteras. Motivet förefaller inte alldeles klart. Eftersom en högre gräns måste vara till fördel för motparten-passageraren kan det inte ligga i dennes intresse att en muntlig utfästelse som båda parterna bekräftar inte skulle gälla. Det är svårt att finna vilka allmänna intressen som kan ta över passagerarens i detta fall. Här kan nämnas att i den danska lagtexten<sup>1</sup> någon form för avtal om högre begränsningsbelopp inte anges.

Om meningen verkligen är att skriftlighet skall vara obligatorisk i detta fall vill lagrådet anmärka, att viss tvekan kan råda om föreskriftens tvingande karaktär med hänsyn till innehållet i 200 §. Reglerna där innebär att bestämmelserna i bl. a. 192 § kan åsidosättas genom avtal om avtalsvillkoren inte inskränker passagerarens rättigheter.

#### 197 §

Enligt nu gällande lydelse av motsvarande bestämmelse i 196 § första stycket är bortfraktarens anställda och andra personer som enligt 233 § omfattas av bortfraktarens principalansvar berättigade till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. Förslaget innebär att detsamma skall gälla också den som enligt avtal med bortfraktaren helt eller delvis utför sjötransporten. Med sådan utförande transportör föreslås bortfraktaren enligt 196 § sista stycket svara solidariskt. För att i förevarande bestämmelse återge detta förhållande på ett riktigt sätt synes lagtexten i första stycket böra förtydligas enligt följande:

"Förs 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. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och dessa personer skall betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 192 §."

#### 199 §

Enligt förslaget skall i första stycket av 199 § göras en hänvisning till reglerna i 337 § om laga domstol. Enligt lagrådets mening bör det dessutom i lagtexten liksom för närvarande hänvisas till möjligheten att anlita skiljemannaförfarande. Lagrådet föreslår att första stycket får följande lydelse:

"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 §."

<sup>1</sup> Motsvarande lagärende har i Danmark föranlett lagstiftning, medan i Finland endast föreligger ett kommittéförslag och i Norge lagts fram en proposition i ämnet. Lagrådet hänvisar för enkelhets skull här och i fortsättningen endast till den danska "lagtexten" respektive det finska och norska "lagförslaget".

## 200 §

Frågan i vad mån bestämmelserna i 337 och 368 §§ om laga domstol samt preskription är möjliga att åsidosätta genom avtal hör systematiskt inte hemma i 200 §. I 337 § finns dessutom såvitt lagrådet kan finna redan uttömmande bestämmelser i den frågan. Vad angår 368 § återkommer lagrådet vid den paragrafen.

## 201 §

I fråga om denna paragraf vill lagrådet endast hänvisa till vad som sagts om begreppet handresgods vid 171 § samt föreslå den redaktionella ändringen att i tredje stycket orden "en annan namngiven redare, får bortfraktaren" ersätts med orden "en annan än bortfraktaren får, om den andre är namngiven,".

## 235 §

Enligt den föreslagna lydelsen av denna paragraf föreligger rätt till ansvarsbegränsning beträffande vissa angivna typer av fordringar oavsett grunden för ansvarigheten. För att regeln inte skall bli missvisande bör det – på samma sätt som i 1976 års begränsningskonvention (artikel 2 punkt 1) – framgå, att den modifieras av bestämmelserna i 236 och 237 §§. Lagtexten före de särskilda punkterna bör därför lyda:

"Om annat inte följer av 236 eller 237 § föreligger rätt till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av".

I punkt 3 behandlas frågan om rätt till ansvarsbegränsning beträffande fordringar med anledning av annan skada än som berörts i punkterna 1 och 2. Som förutsättning för sådan rätt uppställs i lagtexten bl. a., att skadan "orsakats av intrång i en rättighet, som inte grundar sig på avtal". Av motiven att döma är meningen emellertid, att rätten till ansvarsbegränsning skall omfatta skada genom intrång i rättighet som grundas på avtal, om avtalet är slutet med någon annan än den skadeståndsansvarige. För att detta skall komma till uttryck i lagtexten föreslår lagrådet, att relativsatsen i första stycket punkt 3 får följande lydelse: "som inte grundar sig på avtal med någon för skadan ansvarig".

## 236 §

I paragrafen uppräknas vissa fordringar som inte skall vara föremål för ansvarsbegränsning enligt reglerna i 10 kap.

I punkt 2 undantas från ansvarsbegränsningen fordringar med anledning av sådana oljeskador som omfattas av 1 § och 2 § första stycket i 1973 års oljeansvarighetslag. Av motiven till denna punkt framgår att det ansetts obehövt att i den föreslagna lagtexten fullständigt återge den bakomliggande bestämmelsen i 1976 års begränsningskonvention (artikel 3 b) vilken undantar även oljeskador som avses i sådan ändring i eller sådant protokoll

till 1969 års oljeansvarighetskonvention som trätt i kraft. I anslutning härtill uttalas i motiveringen att den föreslagna bestämmelsen i punkt 2 får anses omfatta även oljeskador som avses i en sådan ändring eller ett sådant protokoll. Avsikten synes här närmast vara att uttrycka att förevarande bestämmelse i sjölagen inte behöver ändras om ett sådant ändringsavtal eller protokoll antas för Sveriges del. Om nya regler om oljeskador i ändringsavtal eller protokoll skall omfattas av bestämmelsen i punkt 2, torde det emellertid få förutsättas att de nya reglerna också har transformerats till svensk lag genom införande i oljeansvarighetslagen 1 § eller 2 § första stycket.

Undantaget i punkt 5 avser fordringar på grund av skada som drabbar befälhavare, besättningsmedlem med flera medhjälpare i redarens verksamhet. Den närmare avgränsningen av kretsen av personer vars skadeståndsfordringar skall vara fritagna från begränsningsreglerna i 10 kap. sker enligt förslaget genom en hänvisning till "sådan anställd som avses i 234 § andra stycket" samt villkoret att dennes "åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen". Den åsyftade bestämmelsen i 234 § inbegriper alla dem som enligt svensk rätt omfattas av ett principalansvar gällande för redare, bärgare eller annan som nämns i 234 § första stycket. En huvudregel angående principalansvarets omfattning finns i sjölagens 233 § första stycket enligt vilken redaren svarar för skada som orsakas av befälhavare, medlem av besättningen eller lots ävensom skada som vållas av annan som enligt redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Sammanställes de nu berörda bestämmelserna leder det således fram till att regeln i punkt 5 genom hänvisningen till 234 § andra stycket omfattar, förutom andra, den nyssnämnda kretsen av personer och såtillvida har samma räckvidd som den nuvarande bestämmelsen vilken direkt nämner "befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst" vilkens åligganden står i samband med fartygets tjänst (234 § 1 mom. andra stycket i gällande lydelse). Enligt vad som framgår av specialmotiveringen åsyftas inte heller någon inskränkning i vad som f. n. gäller. Den angivna överensstämmelsen upp bärs även av motsvarande textställen i 1957 års och 1976 års begränsningskonventioner vilka båda talar om "servants of the shipowner" respektive "les préposés du propriétaire du navire".

Vid föredragningen har framkommit att hänvisningen till 234 § andra stycket valts i stället för en uppräkningsmetod just i syfte att etablera en kongruens mellan den krets av ombordanställda m. fl. som enligt svensk rätt omfattas av principalansvar och den krets som enligt förslaget skall stå utanför reglerna om redares rätt till ansvarsbegränsning. Mot bakgrund av det angivna syftet synes det vara mindre anledning att erinra mot att bestämmelsen med den valda hänvisningstekniken blivit svår att förstå. Formuleringen av hänvisningen bör justeras något om lagrådet tolkat den riktigt. Lokutionen "sådan anställd som avses i" kan föra tanken till att

endast den omfattas vars förhållanden regleras av ett civilrättsligt anställningsavtal med redaren eller annan. Då någon begränsning av detta slag inte synes vara avsedd, föreslår lagrådet att hänvisningen förtydligas till att lyda "sådan anställd eller annan person som avses i". Med denna formulering kommer exempelvis en skada som drabbar en lots, antingen frivilligt anlitad eller s. k. tvångslogs, att gå in under den föreslagna bestämmelsen.

Det villkor som anges i andra ledet av punkt 5 har självständig betydelse. Förslaget gäller således inte skadeståndsanspråk från alla dem som omfattas av ett principalansvar utan det krävs dessutom att den skadelidandes "åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen". I detta sammanhang kan påpekas att orden "fartygets drift" avviker från konventionstexten i artikel 3(e) som talar om "connected with the ship" respektive "se rattachent au service du navire" vilket i den svenska översättningen återges med "fartygets tjänst". Härmed kan jämföras regeln om redaransvaret i 233 § första stycket vilken omfattar skada vållad av någon som på uppdrag utför arbete i "fartygets tjänst".

Artikel 3(e) i konventionen gör förbehåll för det fall att nationell lag, som reglerar "tjänsteavtalet" inte medger fartygsägaren eller bärgaren rätt att begränsa sin ansvarighet eller medger begränsning till högre belopp än som anges i konventionen. I det remitterade förslaget har en motsvarighet till nämnda förbehåll införts sist i 10 kap. (243 a § första stycket). En erinran om denna regel synes för tydlighetens skull böra tas in i punkt 5.

Om lagrådets nu anförda synpunkter beaktas kan 236 § 5 ges följande lydelse:

"5. fordran med anledning av skada som har åsamkats en sådan anställd eller annan person som avses i 234 § andra stycket och vars åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, under förutsättning att annat ej följer av 243 a § första stycket, samt".

#### 238 §

Med utgångspunkt i artiklarna 7 punkt 1 och artikel 6 punkterna 1 a och 1 b i 1976 års konvention anges under punkterna 1–3 i förevarande paragraf de tre ansvarsgränserna avseende fordringar med anledning av personskada tillfogad fartygets egna passagerare, andra fordringar med anledning av personskada samt övriga fordringar. Uttrycket "passagerare" har i punkt 2 av artikel 7 i konventionen definierats på samma sätt som har skett i remissförslaget – på grundval av Aténkonventionen – i sjätte kapitlet 171 §. Departementschefen anger, att definitionen i 171 § bör ligga till grund också vid tolkningen av förevarande lagrum. Samtliga definitioner i 171 § är emellertid uttryckligen begränsade att gälla sjätte kapitlet. Det kan också noteras att den där givna definitionen på bortfraktare inte kan vara generell för sjölagen (jfr 71 § i femte kapitlet). Passagerarbegreppet är av grundläggande betydelse för tolkningen av bestämmelserna i 10 kap. och bör enligt lagrådets mening också här bestämmas i själva lagtexten. Detta

kan ske genom att sist i punkt 1 tas in förslagsvis följande mening: "I fråga om begreppet passagerare gäller bestämmelsen i 171 §."

Regeln i punkt 1 om att ansvarsbeloppet skall beräknas utifrån det antal passagerare som fartyget "enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra" är uppenbarligen avfattad med tanke på de egentliga passagerarfartygen, dvs. hos oss fartyg som har tillstånd att befordra mer än 12 passagerare. Fartyg avsedda för ett lägre passagerarantal torde i allmänhet inte vara försedda med certifikat. Enligt departementschefen finns för dem, däremot i regel typgodkännande som anger passagerarantalet och detta får anses som certifikat vid tillämpning av lagrummet. Sådana fall då lastfartyg eller andra fartyg som inte är avsedda för persontransporter medför personer som är passagerare i den här förut angivna meningen har däremot inte berörts. Problemet kan inte vara utan praktisk betydelse och en möjlighet att räkna ut ett ansvarsbelopp enligt punkt 1 bör finnas. I Danmark och Norge har frågan lösts med motivuttalanden av innebörd att, i den mån certifikat inte finns, ansvarsgränsen för fartygets egna passagerare skall beräknas som om fartyget har certifikat utvisande ett maximalt antal av 12 passagerare. Har ett lägre maximum fastställts skall det dock läggas till grund vid beräkningen. Lagrådet har inte sådan kännedom om faktiska förhållanden som behövs för att avgöra om det är möjligt att utforma någon generellt gällande hjälpregel i lagtexten. Kan det inte ske, bör ett klargörande besked ges i motiven.

Begränsningsbeloppet i punkt 3 anges i författningstexten vara avsett för andra slag av fordringar "samt fordringar som inte tillgodoses med de belopp som anges i 2". Det citerade uttrycket innefattar enligt sin ordalydelse bl. a. fordringar som anges i punkt 1, vilket inte är avsett. Lagrådet föreslår att uttrycket byts ut mot uttrycket "samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med belopp som anges där".

I punkterna 2 och 3 kommer förhöjningen av ansvarsbeloppet alltefter fartygets dräktighetstal till uttryck i en skiktsskala med vissa tillägsbelopp inom varje skikt. Angivelsen av de olika skikten synes enligt lagrådets mening böra formuleras i närmare överensstämmelse med ordalag som i liknande sammanhang används på annat håll i sjölagen (86 §), förslagsvis enligt följande modell: "för varje dräktighetstal som överstiger 500 men inte 3 000 med 500 SDR,".

## 239 §

I 239 § regleras rätten till betalning ur de ansvarsbelopp som anges i 238 §. Paragrafen avser också det fallet att någon fond inte har upprättats.

Inom ansvarsbeloppet skall enligt 239 § första stycket konkurrera de fordringar "för vilka ansvarsgränsen gäller". Uttrycket är detsamma som används i 240 § andra stycket. Det avses, såvitt man kan utläsa av specialmotiveringen till den paragrafen, innefatta alla fordringar som – med beaktande av 235 och 236 §§ – till sin typ är föremål för ansvarsbegräns-

ning. Fordran på grund av att en sådan anställd som avses i 236 § punkt 5 skadats skall exempelvis inte kunna tillgodoses ur ansvarsbeloppet. Fordran, beträffande vilken gäldenären på grund av sådana omständigheter som sägs i 237 § inte kan åberopa ansvarsbegränsning, skall däremot kunna konkurrera inom beloppet. Motsvarande bestämmelser i konventionen är inte tydliga. Lagrådet anser att, om den angivna ordningen skall gälla, uttrycket "för vilka ansvarsgränsen gäller" i både 239 och 240 §§ måste ersättas med uttrycket "av det slag som ansvarsgränsen avser".

Enligt 239 § sista stycket skall medel i angivna fall avsättas genom domstols förordnande. Regeln är inte lämpad för det fall att någon fond inte upprättats. Föreskriften om rättens medverkan bör utgå.

Med hänvisning till det anförda och med ett par redaktionella jämkningar föreslår lagrådet att 239 § får följande lydelse:

"Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av deras styrkta 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 som skall utgå ur ansvarsbeloppet, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

Visar redaren eller någon annan, när ansvarsbeloppet skall fördelas, att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före fördelningen, 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 §

Genom upprättande av en begränsningsfond som sägs i 240 § vinner gäldenären de verkningar i form av skydd mot kvarstad m. m. som följer av 241 §. Vidare kommer på grund av den kungörelse med anmälningsfrist som enligt 354 § skall utfärdas fordringar som härrör från den aktuella sjöolyckan att kanaliseras till ett och samma ärende, fondärendet. Om någon av borgenärerna med fordran mot fonden eller gäldenären själv eller dennes försäkringsgivare genom stämning väcker talan rörande sådan fordran eller rörande gäldenärens rätt till ansvarsbegränsning eller fondens fördelning uppkommer ett begränsningsmål. Fondärendet avses, när sådan talan väcks, tydligen övergå i ett begränsningsmål. Någon ytterligare talan, som behöver väckas genom stämning, skall det däremot inte bli fråga om. Alla frågor i övrigt angående fordringarna, ansvarsbegränsning för den som upprättat fonden och fördelningen skall, om lagrådet har uppfattat förslaget rätt, regleras inom ramen för begränsningsmålet efter framställ-

ning i annan ordning oavsett om frågorna är tvistiga. Lagrådet finner det svårt att av den föreslagna lagtexten i 240 §, jämförd med de processuella reglerna i 15 kap. och motiven, få en klar uppfattning om detta system och om hur det skall fungera i vissa detaljer men återkommer härtill senare vid rubriken "15 kap.". Här vill lagrådet anmärka att uttrycket "väcka talan" måste ha samma innebörd i 240 § tredje och fjärde styckena. I tredje stycket måste åsyftas såväl fallet att begränsningsmålet initieras genom stämning som de fall då övriga frågor tas upp efter framställning till rätten. Om avsikten är att fjärde stycket endast skall avse fall då begränsningsmål initieras, måste lagtexten ändras så att detta framgår. Orden "väcka talan i" kan exempelvis bytas ut mot "anhängiggöra".

Uttrycket "rättsliga åtgärder" i 240 § första stycket är enligt lagrådets mening inte en adekvat beteckning för de förfaranden som enligt specialmotiveringen var för sig skall kunna föranleda att en begränsningsfond skall få upprättas. I brist på annan lämplig samlingsbeteckning synes man vara hänvisad till att räkna upp de åtgärder som torde vara avsedda, dvs. att här i riket väcks talan eller framställs begäran om kvarstad eller annan åtgärd hos domstol eller exekutiv myndighet eller påkallas skiljeförfarande eller dispassch.

För upprättande av en begränsningsfond krävs enligt förslaget att en åtgärd av nyss angiven beskaffenhet skall ha vidtagits med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning. Detta villkor får enligt lagrådets uppfattning anses föreligga, när den som väckt talan eller annars påkallat en åtgärd *påstår sig* ha fordran som enligt 235 § jämförd med 236 § principiellt är underkastad ansvarsbegränsning. Detta gäller, även om han samtidigt påstår något förhållande som enligt 237 § skulle kunna bryta rätten till ansvarsbegränsning. Något ställningstagande till frågan, huruvida den som väcker talan eller eljest begär en åtgärd verkligen har någon begränsningsbar fordran, erfordras sålunda inte för att begränsningsfond skall få upprättas (jfr NJA 1973 s. 1). Vad nu anförts torde överensstämma med den såndpunkt som det remitterade förslaget intar.

Det anges inte på något sätt i 240 § eller någon annanstans i lagtexten vem som kan upprätta en begränsningsfond. Av specialmotiveringen framgår att institutet begränsningsfond är avsett att kunna användas av redare eller annan skadeståndsansvarig eller försäkringsgivare, om talan har väckts eller åtgärd har påkallats enligt första stycket. Den konventionsbestämmelse på vilken stadgandet grundar sig (artikel 11 punkt 1) innehåller även en upplysning om vilka som kan upprätta en begränsningsfond. Stadgandet i 240 § första stycket, i vilket begreppet begränsningsfond första gången omtalas, skulle vinna i konkretion om det kompletteras med en bestämning av den krets av personer som kan komma ifråga. Detta kan lämpligen ske genom en hänvisning till 234 § vari upptas de personer – redare, fartygsägare, försäkringsgivare m. fl. – som har rätt att begränsa

sin ansvarighet enligt bestämmelserna i 10 kap. Ett förtydligande tillägg av sådant innehåll synes även korrespondera väl med bestämmelsen i 241 § första stycket som reglerar begränsningsfondens särskilda skyddsverkan i fråga om "egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning."

Till det stadgande i 240 § första stycket som anger vid vilken domstol en begränsningsfond skall upprättas föreslår lagrådet ett tillägg av innebörd att, om en begränsningsfond har upprättats vid en sådan domstol, en ytterligare fond som kan behövas i anledning av samma händelse får upprättas endast vid den domstolen. Beträffande de närmare motiven till detta förslag hänvisar lagrådet till vad som anförs vid 351 §.

Kanaliseringsregeln i 240 § tredje stycket första meningen är tillämplig vare sig talan om fordringen riktas mot den som upprättat fonden eller mot annan för vilken fondens upprättande enligt andra stycket har verkan. Enligt tredje stycket andra meningen gäller kanaliseringsregeln även talan huruvida den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning (jfr 237 §). Under kanaliseringsregeln faller däremot inte talan huruvida någon för vilken fondens upprättande enligt andra stycket har verkan äger rätt till ansvarsbegränsning. Sådan talan kan alltså, när den förs såsom ren fastställelsetalan fristående från talan om fordringen, föras utanför begränsningsmålet. Lagrådet har velat framhålla detta eftersom det av specialmotiveringen till tredje stycket kan förefalla som om också talan om fordringen, när frågan om ansvarsbegränsning kommer upp, skulle kunna föras som särskild talan fristående från begränsningsmålet.

Det kan anmärkas, att man i Danmark och Norge hänvisat också frågor om rätt till ansvarsbegränsning för annan än den som upprättat fonden till begränsningsmålet. Väljs en sådan lösning också här, kan det kräva en ändring av regeln i 240 § fjärde stycket så att en sådan person också får rätt att initiera ett begränsningsmål (jfr vad lagrådet i det föregående anfört om uttrycket "väcka talan").

I motiven till 240 § diskuteras den situationen att en redare, som upprättat en begränsningsfond med användande av egna medel, blir försatt i konkurs. Enligt motiven bör i sådant fall inbetalningen till fonden i återvinningshänseende jämföras med betalning av en skuld. Naturligare är att betrakta inbetalningen till fonden såsom jämförd med ställande av säkerhet (jfr 37 § andra stycket konkurslagen). Medlen kommer ju inte i och med inbetalningen till fonden borgenärerna till handa som likvid för deras fordringar och överskott, som till äventyrs uppstår i fonden, måste räknas till konkursboets egendom. Under alla förhållanden möter komplikationen att den borgenärskrets till vars förmån betalningen anses ha skett eller säkerheten ställts saknar företrädare mot vilken återvinningsstalan kan riktas. Hur denna komplikation skall lösas, har inte närmare behandlats i det remitterade förslaget.

På grund av vad som anförts här och med hänvisning till vad lagrådet vid

239 § har anfört angående uttrycket "fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller" föreslår lagrådet följande lydelse av 240 §:

"Om det, med anledning av en fordran av ett slag som är föremål för ansvarsbegränsning, här i riket har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller annan åtgärd hos domstol eller exekutiv myndighet eller påkallats skiljeförfarande eller dispasch, kan redaren eller annan som enligt 234 § har rätt till ansvarsbegränsning upprätta en begränsningsfond. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjiörrättsdomstolen för den ort där åtgärden begärts eller förfarandet påkallats. Om en begränsningsfond har upprättats vid sådan domstol, får dock en ytterligare fond i anledning av samma händelse upprättas endast vid den domstolen.

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 talan 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 väcka talan i 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 §

Denna paragraf, som reglerar begränsningsfondens verkan såsom hinder för exekution, är beroende delvis på ämnets natur och delvis på regleringens utformning ett tungläst lagrum och innehåller i förhållandet mellan första och andra styckena en viss dubblyr. Med hänsyn främst till att paragrafen är utformad på i huvudsak samma sätt som motsvarande lagrum i den danska lagtexten och de finska och norska lagförslagen har lagrådet ansett sig inte böra föreslå, att paragrafen omarbetas.

Det i första och andra styckena förekommande uttrycket "någon på vars vägnar fonden är upprättad" kan lämpligen utbytas mot uttrycket "någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket".

I tredje stycket andra meningen upptas bl. a. en regel om att verkställd säkerhetsåtgärd eller utmätning skall hävas och ställd säkerhet friges, när begränsningsfond upprättats på vissa närmare angivna platser. Som villkor för regelns tillämplighet uppställer förslaget i nära anslutning till gällande rätt (se nuvarande 238 §), att fonden upprättats innan säkerhetsåtgärden eller utmätningen vidtogs eller säkerheten ställdes. Artikel 13 punkt 2 i 1976 års begränsningskonvention, som ligger till grund för den föreslagna

regeln, synes av ordalydelsen att döma inte uppställa något sådant villkor.

Paragrafen upptar på olika ställen föreskrifter om att verkställd utmätning skall eller kan hävas när begränsningsfond upprättats. Bestämmelser av nu åsyftat slag förekommer sålunda i andra stycket andra meningen samt tredje stycket första och andra meningarna. Dessa bestämmelser går tillbaka på artikel 13 punkt 2 i 1976 års konvention. Där talas om frigivande av all egendom, som har blivit "arrested or attached" i den engelska texten och "saisi" i den franska texten. Det är tveksamt om det engelska uttrycket omfattar utmätning. Det franska uttrycket torde däremot inbegripa bl. a. utmätning. Texterna äger enligt artikel 23 lika vitsord. I den översättning av konventionen som bilagts remissen har den nu ifrågavarande texten i artikel 13 punkt 2 återgetts såsom egendom som blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Den danska lagtexten har inte tagit med utmätning. I det norska förslaget avser hithörande bestämmelser egendom som varit föremål för "arrest eller annen tvangsforretning". Det finska kommittéförslaget överensstämmer i sak med det remitterade förslaget.

Med hänsyn till det anförda kan ifrågasättas, om bestämmelserna i andra stycket andra meningen samt tredje stycket första och andra meningarna överhuvud skall avse verkställd utmätning. Om bestämmelserna anses böra omfatta även verkställd utmätning, får de antas för hävande av sådan utmätning förutsätta, att det är fråga om utmätning som ännu inte avslutats genom lagakraftvunnet beslut om utbetalning av influtna medel till utmätningborgenären. Hävning av pågående utmätning, som fortskridit så långt att den utmäta egendomen sålts, bör med analog tillämpning av 4 kap. 33 § utsökningsbalken avse rätten till influtna medel.

#### 242 §

242 § inleds med en bestämmelse om att ansvarsbegränsning får åberopas även om någon fond inte upprättats. Huruvida föreskrifterna i paragrafen i övrigt gäller oavsett om det finns någon fond framgår inte tydligt av lagtexten. Av motiven och av systemet i övrigt måste dras slutsatsen, att styckena två och tre skall tillämpas enbart om det inte uppstått något fondärende eller begränsningsmål, medan fjärde stycket gäller såväl i som utanför sådant mål eller ärende. Lagrådet föreslår, med förtydligande i de angivna hänseendena och med ett par redaktionella jämkningar, att 242 § andra—fjärde styckena får följande lydelse:

"Har talan väckts om fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten om fond inte har upprättats, vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden 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 ansökningen om verkställighet bör avslås.

Parterna kan, oavsett om fond har upprättats, hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 14 kap.”

#### 15 kap.

I 15 kap. har tagits upp samtliga bestämmelser som rör förfarandet när en begränsningsfond upprättas och när ett begränsningsmål uppkommer. Lagrådet har, enligt vad som anförts vid 240 §, funnit att det system som är avsett inte framgår så klart som vore önskvärt av lagtexten och motiven. I vissa avseenden synes handläggningsfrågorna ha lämnats helt eller delvis oreglerade. Det är självfallet angeläget att den nordiska rättslikhet som förhandlats fram tas tillvara. Vissa ändringar och förtydliganden bör ändå enligt lagrådets uppfattning genomföras. Ändringsförslagen redovisas i det följande vid de paragrafer som berörs. Allmänt vill lagrådet om 15 kap. tillägga följande.

Så länge ett begränsningsmål inte inletts förutsätts det tydligen i förslaget, att alla frågor om de anmälda fordringarnas berättigande och storlek och om ansvarsbegränsning för gäldenären eller gäldenärerna skall lösas genom överenskommelser utom rätta. Först när tvist uppkommer i någon sådan fråga eller när någon väcker talan med yrkande om att rätten skall fördela fonden uppstår ett begränsningsmål. Vissa av bestämmelserna i 15 kap. har uppenbarligen avsetts gälla även om något begränsningsmål inte blir aktuellt, medan andra avser enbart fallet att ett sådant mål handläggs. Till vilken kategori de särskilda paragraferna hör har inte markerats på ett tydligt sätt. Att bestämmelserna från och med 359 § förutsätter ett begränsningsmål kan vålla någon tvekan bara beträffande 362 § och 363 § sista stycket. Av dispositionen i övrigt drar man emellertid lätt den felaktiga slutsatsen att 357 §, som innehåller den betydelsefulla regeln om preklusion av fordringar, gäller oavsett om fördelningsfrågorna löses utom rätta eller det uppkommer ett begränsningsmål. De svenska motiven tycks inte ge någon upplysning på den punkten, medan det framgår i vart fall av motiven till det norska lagförslaget (OT prop. nr 32 s. 54 vid §358) att preklusionsbestämmelsen har betydelse enbart i begränsningsmål. Risken för misstolkning förstärks av att 358 § enligt motivuttalandena är en regel som främst avser det fallet att något begränsningsmål inte bildas.

Med hänsyn till vad som anförts måste enligt lagrådets mening bestämmelsen i 357 § flyttas och inordnas i reglerna om begränsningsmål. En lämplig lösning synes vara att foga in den i 363 § så som lagrådet anger vid den paragrafen.

För att inte alltför mycket rubba den med Danmark och Norge gemensamma paragrafnumreringen föreslår lagrådet dels att 358 §, som alltså inte

hör till begränsningsmålsreglerna, betecknas som 357 §, dels att som 358 § införs en ny paragraf där det sägs, att de därefter följande bestämmelserna – som då kan behålla sina beteckningar 359–364 §§ – enbart gäller för det fall att ett begränsningsmål uppkommit.

Lagrådet återkommer med förslag till författningstext vid 357, 358 och 363 §§.

### 350 och 351 §§

I anslutning till förslaget till lag om ändring i oljeansvarighetslagen föreslår lagrådet att alla bestämmelser som rör ansvar för oljeskador skall stå kvar i oljeansvarighetslagen. Lagrådet hänvisar här till vad som anförs i det sammanhanget. Om lagrådets förslag biträds, behövs vissa ändringar i remissförslaget rörande sjölagen, nämligen beträffande 350, 351 och 353 §§. Den här nedan föreslagna lagtexten innehåller de ändringar som av nu angivna skäl synes påkallade i fråga om 350 och 351 §§.

Beträffande 351 § vill lagrådet dessutom ta upp frågan i vilken mån det kan anses tillåtet att upprätta flera begränsningsfonder enligt sjölagen på grund av en och samma händelse.

Bestämmelsen i 351 § går tillbaka på ett förslag varom de nordiska sjörättskommittéerna enat sig. Den är avsedd att göra det möjligt att upprätta en begränsningsfond omfattande ett eller flera sådana fordringslag som anges i 238 § 1–3, dvs. fordringar i anledning av skada på fartygets egna passagerare, andra personskador respektive sakskadador. Fondbeloppet skall enligt förslaget i princip bestämmas såsom summan av de olika ansvarsbelopp som enligt 238 § gäller för det eller de slag av fordringar som fonden är avsedd att täcka. Härtill kommer ränta intill dagen för fondens upprättande. Erforderlig uppgift om vilka slag av fordringar som fonden är avsedd att täcka synes böra upptas i ansökan om fondens upprättande.

Framgår det sålunda av ansökningen att med fonden avses fordringar med anledning av passagerarskador blir det ansvarsbelopp som anges i 238 § 1 bestämmande för fondbeloppets storlek. Skall fonden omfatta endast fordringar i anledning av andra personskador skall fondbeloppet beräknas till summan av ansvarsbeloppen enligt 238 § 2 och 3 med hänsyn till det särskilda samband som råder mellan ansvarsbeloppen i dessa båda punkter. Om fonden enligt ansökningen är avsedd att täcka såväl fordringar avseende personskada på fartygets egna passagerare som andra fordringar för personskada inberäknas ansvarsbeloppen enligt 238 § 1–3 i fondbeloppet. Även alternativet 3 och alternativet 1 jämte 3 kan naturligtvis förekomma vid upprättande av en begränsningsfond. Det är dock att märka att förslaget utgår från att fråga är om en och samma fond också när olika slag av fordringar och således skilda borgenärskretsar avses kunna få täckning i olika delar av fondbeloppet. Det synes emellertid inte kunna uteslutas att en ansvarig redare ansöker om upprättande av en fond avse-

ende ett angivet slag av fordringar och senare, när denna fond är upprättad, i ny ansökan begär att få upprätta en fond även beträffande ett annat fordringsslag. Förslaget synes inte resa något formellt hinder mot att det i sådana fall, genom skilda fondärenden, kan komma att föreligga två begränsningsfonder i anledning av samma händelse. Med tanke på sådana fall bör förslaget tillföras en bestämmelse, lämpligen såsom ett tillägg till forumregeln i 240 § första stycket, som hindrar att två begränsningsfonder i anledning av samma händelse kan komma att upprättas vid skilda domstolar.

En tänkbar situation som inte berörs i specialmotiveringen kan vara den där det till följd av en fartygskollision uppkommer såväl skador på egna passagerare som sakskador av betydande omfattning och där den ansvarige redaren vill upprätta en begränsningsfond beträffande passagerarskadorna. Han gör gällande ansvarsbegränsning även i fråga om sakskadorna ehuru omständigheterna kan vara sådana att han inte finner anledning att upprätta begränsningsfond i fråga om dessa skador. Den föreslagna bestämmelsen synes i den angivna situationen enligt sin ordalydelse tvinga till att en fond beträffande passagerarskadefordringarna skall inbegripa även ansvarsbeloppet för de uppkomna sakskadefordringarna, eftersom ansvarsbegränsning görs gällande också beträffande dem. En sådan tillämpning efter ordalydelsen av den föreslagna bestämmelsen synes inte stå i god överensstämmelse med stadgandet i 242 § första stycket, enligt vilket reglerna om ansvarsbegränsning skall kunna åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas. Den norska sjölagskommittén har i motsvarande sammanhang uttalat (bet. NOU 1980: 55 s. 51), att den omständigheten att en begränsningsfond upprättas beträffande visst fordringsslag inte kan beta en ansvarsskyldig rätten att åberopa begränsningsreglerna i fråga om ett annat slag av begränsningsbara fordringar. I enlighet med det tidigare anförda torde bestämmelsen därför i ett sådant fall som det angivna enligt lagrådets mening böra tillämpas så att det är den avgränsning av fondens ändamål som anges i ansökningen om fondens upprättande som skall vara bestämmande för beräkningen av fondbeloppets storlek, oavsett om den som upprättar fonden gör gällande ansvarsbegränsning också beträffande ett fordringsslag som inte omfattas av ansökningen.

Med stöd av det anförda föreslår lagrådet att förevarande två paragrafer ges följande lydelse.

350 §:

”Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 240 §.”

351 §:

”Den som vill upprätta en begränsningsfond skall i ansökningen ange för vilka i 238 § angivna slag av fordringar fonden skall gälla. Sådan fond får inte avse fordringar som uppkommit på grund av skilda händelser.

En begränsningsfond skall motsvara

1. i 238 § angivna ansvarsbelopp för det eller de slag av fordringar som fonden skall avse, och

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975: 635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.”

### 352 §

Denna paragraf behandlar förfarandet vid upprättande av begränsningsfond. Förfarandet inleds med ansökan till rätten att få upprätta begränsningsfond. Av 240 § första stycket framgår hos vilken domstol ansökan skall göras. Med hänsyn till ärendets beskaffenhet synes det lämpligt att kräva att ansökningen görs skriftligen. Föreskrift härom bör intas i första stycket i förevarande paragraf.

Avfattningen av första stycket tyder närmast på att inbetalningen av fondbeloppet eller ställande av säkerhet för detta skulle vara en förutsättning för att ansökningen skall prövas. Detta torde emellertid inte vara meningen (jfr 353 § tredje stycket). Den avsedda innebörden synes i stället vara, att om ansökningen bifalls beloppet skall inbetalas eller säkerhet ställas, låt vara att hinder inte möter att fullgöra detta redan i samband med att ansökningen görs.

Såsom understrukits i motiven, är det viktigt att höga krav ställs på säkerheten. I princip torde få krävas, att betalningen av fondbeloppet garanteras av större bank eller försäkringsföretag. Andra former av säkerhet än betalningsgaranti kan vara vanskligare att lita till med hänsyn bl. a. till värderingssvårigheter och avsaknaden av närmare regler om hur sådan säkerhet skall realiseras och hur verkställigheten i övrigt skall gå till. När säkerhet ställs i form av betalningsgaranti bör med hänsyn till innehållet i 363 § sista stycket observeras, att garantin inte får vara villkorad av att rätt till ansvarsbegränsning föreligger. I anslutning till dessa synpunkter föreslår lagrådet, att uttrycket ”godtagbar säkerhet” ersätts av uttrycket ”tillfredsställande säkerhet”.

Beträffande tredje stycket föreslår lagrådet att uttrycket ”För upprättande och förvaltning av begränsningsfond byts ut mot uttrycket ”I ärende om begränsningsfond”.

Om lagrådets synpunkter i fråga om 352 § första stycket beaktas, kan detta få förslagsvis följande lydelse:

”Den som vill upprätta en begränsningsfond skall hos rätten göra skriftlig ansökan om tillstånd härtill. Bifalls ansökningen skall sökanden till rätten inbetala fondbeloppet eller ställa tillfredsställande säkerhet för detta.”

### 353 §

Rätten skall enligt första stycket fastställa fondens storlek och avgöra

om erbjuden säkerhet kan godtas. Om inte särskilda skäl talar emot det, skall rätten enligt andra stycket även bestämma att till rätten skall betalas in eller säkerhet ställas för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt – med visst undantag – ansvaret för ränta. I tredje stycket regleras frågan, när begränsningsfond skall anses upprättad. Framgår av beslutet, att "erforderlig inbetalning" har gjorts eller att godtagbar säkerhet har ställts, betraktas fonden som upprättad den dag då beslutet meddelades. I annat fall anses fonden upprättad den dag då "inbetalning" har skett eller säkerhet har ställts. Med "erforderlig inbetalning" resp. "inbetalning" avses betalning av fondbeloppet och beslutat tilläggsbelopp.

Förslaget uppställer alltså som villkor för att begränsningsfond skall anses upprättad att inte bara fondbeloppet, inberäknat ränta till dagen för fondens upprättande, utan också beslutat tilläggsbelopp inbetalats eller tryggats genom ställande av säkerhet. Även om goda sakliga skäl kan åberopas för en sådan ordning, kan man ställa frågan, om den låter sig förena med bakomliggande konventioner. I artikel 11 i 1976 års begränsningskonvention anges sålunda, att begränsningsfond upprättas genom att fondbeloppet jämte ränta till dagen för fondens upprättande betalas eller att säkerhet för beloppet jämte ränta ställs. Artikel 14 i konventionen innehåller visserligen en föreskrift om att bestämmelserna om upprättande och fördelning av en begränsningsfond och alla processuella bestämmelser, som har samband därmed, skall vara underkastade lagen i den stat där fonden upprättats men föreskriften anger samtidigt, att detta endast gäller om inte annat följer av vad som föreskrivs i vissa konventionsbestämmelser, däribland artikel 11. Vad angår oljeskadefond ansågs det vid oljeansvarighetslagens tillkomst vara ytterst tveksamt om det enligt oljeansvarighetskonventionen var tillåtet att som villkor för ansvarsbegränsning kräva, att säkerhet ställdes även för ränta och rättegångskostnader, och någon bestämmelse härom upptogs inte heller i oljeansvarighetslagen. Å andra sidan får också de synpunkter som anförts i remissen till stöd för ståndpunkten att ifrågavarande konventioner inte lägger hinder i vägen för den nu föreslagna ordningen anses ha fog för sig. Det går därför knappast att lämna något säkert svar på den uppställda frågan. I de övriga nordiska länderna har hinder inte ansetts föreligga för den lösning som förordas i remissen.

Enligt fjärde stycket gäller beslut om fondens eller tilläggsbeloppets storlek till dess annat förordnas. Om fondbeloppet eller tilläggsbeloppet höjs men felande belopp inte inom utsatt tid inbetalas eller tryggas genom ställd säkerhet, skall enligt motiven någon fond inte längre anses upprättad men fondens egendom likväl reserveras för de fordringar som görs gällande mot "fonden" och slutligen fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av deras fordringar. Lagrådet anser att en sådan ordning inte

kan genomföras utan några bestämmelser i ämnet. Medel som ett rederi inbetalat till rätten för fondändamål, kan, när en fond inte längre anses upprättad, inte utan uttrycklig bestämmelse även fortsättningsvis vara skyddade mot exekution för andra fordringar än sådana som avsågs med den planerade fonden; regeln i 240 § andra stycket andra meningen förutsätter nämligen att det föreligger en i laga ordning upprättad fond. Andra svårigheter sammanhänger med att flertalet regler i 15 kap. inte är tillämpliga, när en fond inte längre anses upprättad. Hit hör bl. a. bestämmelsen i 363 § om befogenhet för rätten att genom dom fördela en fond. En annan fråga är, om den behövliga regleringen i ämnet bör bygga på grundtanken att fonden upphör att existera, om felande belopp eller säkerhet inte presteras. Regleringen bör syfta till en ordning som både ger fondupprättaren incitament att betala in eller ställa säkerhet för felande belopp och samtidigt bereder fondborgenärerna, dvs. de skadelidande, ett rimligt skydd mot negativa effekter av att felande belopp eller säkerhet inte presteras. Borgenärerna kan ju genom fondens tillkomst ha förlorat tidigare utverkade säkerhetsåtgärder eller utmätningar. En lösning, som kan vara värd att närmare överväga efter samråd med övriga nordiska länder, är att trots felande belopp eller säkerhet låta fonden bestå, ehuru i fortsättningen utan sådan rättsverkan som avses i 241 § och 357 § (363 § tredje stycket enligt lagrådets förslag). Med denna lösning skulle den s. k. kanaliseringsregeln i 240 § tredje stycket fortfarande vara tillämplig.

Lagrådet gör vidare följande påpekande i några detaljfrågor. I lagtexten i andra stycket bör anges, att skyldigheten att inbetala tilläggsbelopp eller ställa säkerhet för detta åvilar den som ansökt om upprättande av begränsningsfond. Godtas lagrådets förslag beträffande 355 § bör orden "förvaltare i fonden" i andra stycket utbytas mot ordet "god man". Beaktas vad lagrådet anfört vid behandlingen av 350 och 351 §§ och av förslaget till lag om ändring i oljeansvarighetslagen bör andra stycket i förevarande paragraf utformas enbart med tanke på begränsningsfond enligt sjölagen. Av skäl som lagrådet angett vid 352 § bör uttrycket "godtagbar säkerhet" i tredje stycket utbytas mot uttrycket "tillfredsställande säkerhet". Tredje stycket i övrigt bör omformuleras, så att det närmare ansluter sig till motiven. Regeln i fjärde stycket om att beslut angående ansvarsbelopp och tilläggsbelopp endast gäller interimistiskt bör modifieras med hänsyn till att beloppen måste fastställas i vart fall vid fördelningsfrågans avgörande. Det kan här anmärkas att enligt det nu gällande tredje stycket av 6 § oljeansvarighetslagen – som i remissen föreslås upphävt – ett slutligt beslut om ansvarsbeloppets storlek skall meddelas redan vid anmälningsfristens utgång.

Om den förut nämnda lösningen efter samnordiska överläggningar visar sig godtagbar och om lagrådets ovan och vid 357 § gjorda förslag till jämkningar av lagtexten beaktas, kan 353 § få förslagsvis följande lydelse:

"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 skall till rätten betala in eller ställa tillfredsställande säkerhet för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till god man, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta för tiden efter fondens upprättande.

Fonden anses upprättad den dag då erforderlig inbetalning har gjorts eller tillfredsställande säkerhet har ställts. Har inbetalningen skett eller säkerheten ställts innan rätten meddelat beslut enligt första stycket, anses dock fonden upprättad den dag då sådant beslut meddelas. Detta skall anges i beslutet.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar sådant beslut att högre belopp skall betalas eller ytterligare säkerhet ställas, skall rätten förelägga den som 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 363 § tredje stycket. Erinran härom skall tas in i föreläggandet.

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

#### 354 §

I kungörelse om begränsningsfond skall rätten enligt första stycket andra meningen i förevarande paragraf uppmana "samtliga borgenärer" att hos rätten skriftligen anmäla sina fordringar. Med tanke på att begränsningsfond inte alltid behöver avse alla de slag av fordringar som anges i 238 § (se vid 351 §) bör uppmaningen i stället riktas till "borgenärer med sådana fordringar som fonden avser".

Hänvisningen i första stycket sista meningen till 357 § bör, om lagrådets förslag vid den paragrafen godtas, ersättas med en hänvisning till 363 § tredje stycket.

#### 355 §

Enligt denna paragraf kan rätten förordna en förvaltare i fonden. Förvaltaren skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Beteckningen förvaltare torde vara hämtad från konkursförfarandet. Uppgifterna för en sådan person som avses här blir emellertid betydligt mer begränsade. Någon förvaltning av egendom motsvarande den i ett konkursbo blir det inte fråga om. Enligt 360 § andra stycket inskränker uppgifterna sig till att förvaltaren före fondsammansättandet när ett begränsningsmål uppkommit skall granska anmälda fordringar och upprätta förslag till fördelning av fonden. Av motiven till förevarande paragraf och till 359 § framgår att det är tänkt att förvaltaren också skall kunna biträda vid förlikningsförhandlingar mellan parterna och aktivt verka för att överens-

kommelser i olika frågor skall träffas. Departementschefens uttalanden i anslutning till sistnämnda paragraf visar också att förvaltaren avses biträda med de allmänna förberedelserna för fondsammanträdet. De angivna uppgifterna utöver dem som anges i 360 § bör komma till uttryck i lagtexten. För att det skall stå klart att det inte är fråga om en person med befogenheter liknande dem som tillkommer en konkursförvaltare bör vidare en annan beteckning än förvaltare väljas. Lagrådet förordar för sin del beteckningen god man. Om förslaget antas bör ordet "förvaltare" bytas ut mot ordet "god man" också i 353 § andra stycket samt i 360 § första och andra styckena.

355 § bör med hänsyn till det anförda få förslagsvis följande lydelse:

"Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond upprättats förordna en god man. På gode mannen skall, förutom de uppgifter som anges i 360 § andra stycket, ankomma att biträda vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. Gode mannen skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till gode mannen fastställs av rätten."

#### 356 §

I sjölagens 368 § enligt förslaget (nuvarande 347 §) meddelas regler om specialpreskription av vissa sjöfordringar, däribland fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning enligt 10 kap. Preskriptionstiderna är tämligen korta, vanligen ett eller två år. För att hindra att fordran upphör genom preskription krävs i lagrummet, att talan väcks i laga ordning. Detta innefattar inte något krav på att talan skall väckas i ordinärt processförfarande. Enligt en särskild bestämmelse i 368 § skall talan anses väckt, om sjöfordringar kommit under dispasschörs behandling. Talan kan också anhängiggöras i annan processform. Bevakning i gäldenärens konkurs godtas sålunda som preskriptionsavbrytande åtgärd (se Rodhe, Obligationsrätt s 684 f). Denna sidoordning mellan talans väckande och bevakning i konkurs har numera kommit till uttryck i 1981 års preskriptionslag (5 §). Förhållandet får anses gälla även på det nu aktuella området.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, kan enligt 240 § tredje stycket i förslaget talan rörande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Anmälan enligt 356 § ger i och för sig inte upphov till ett begränsningsmål. Ett sådant mål kan uppstå exempelvis genom att någon därtill behörig väcker talan om fördelning av fonden. När så sker, behandlas de i fondärendet anmälda fordringsanspråken utan vidare såsom anhängiga i begränsningsmålet. Liksom hänskjutande till dispasschör och bevakning i konkurs torde anmälan enligt 356 § kunna jämföras med väckande av talan i den mening som avses i 368 §.

## 357 §

Som framgår av vad lagrådet anfört under rubriken "15 kap." gäller den regel om preklusion som i remissförslaget tagits in i förevarande paragraf endast i samband med sådan fördelning av en begränsningsfond som sker i ett begränsningsmål. Lagrådets förslag i det avsnittet innebär att preklusionsregeln skall flyttas till 363 § och att i 357 § skall tas upp den lagtext som remissförslaget innehåller i 358 §.

## 358 §

Med hänvisning till vad som sagts i avsnittet "15 kap." om att det bör anges tydligare vilka regler som för sin tillämpning förutsätter att ett begränsningsmål bildats (se även ovan vid 357 §), föreslår lagrådet att 358 § får följande lydelse:

"Om anhängiggörande av och förfarandet i begränsningsmål gäller 359–364 §§."

## 359 och 360 §§

I dessa paragrafer finns de grundläggande bestämmelserna om begränsningsmål och deras handläggning. Hänvisningen i 359 § till rättegångsbalkens regler torde i vissa avseenden kunna vålla tillämpningsproblem, särskilt därför att alla frågor och tvister skall handläggas i ett enda mål och därför att det i många fall måste bli tveksamt vilka som i konkreta tvistefrågor skall anses vara parter och vem som i varje sammanhang skall anses som kående respektive svarande. En genomgång visar ändå att svårigheterna bör kunna lösas formellt och praktiskt. Beträffande parterna och partsställningen behövs emellertid mer klagörande uttalanden om vad som avses. Detta gäller särskilt regeln i 360 § sista stycket och vad den avses innebära i förhållande till den partsställning som gällt tidigare genom det sätt på vilket talan väckts. Bl. a. för tillämpning av reglerna om tredskodom är partsställningen av betydelse. Enligt förslaget skall ju tredskodom inte vara utesluten annat än som påföljd för utevaro vid själva fondsammanträdet (se vid 361 §).

De ändringar lagrådet föreslår nedan när det gäller lydelsen av paragraferna motiveras huvudsakligen av de synpunkter om förtydliganden som lagrådet har anfört inledningsvis under rubriken "15 kap."

## 359 §:

"Ett begränsningsmål inleds genom att talan som avses i 240 § tredje stycket väcks genom stämning. Sedan målet inlett, 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 i 354 § angivna anmälningstiden gått ut, hålla fondsamtmanträde. Till samtmanträdet skall rätten kalla gode mannen, 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 fondsamtmanträdet skall behandlas storleken av ansvarsbeloppet och i förekommande fall tilläggsbeloppet, samt de anmälningar som gjorts i fondärendet och de yrkanden som framställts i begränsningsmålet. Fondsamtmanträdet kan om det behövs återupptas och fortsättas vid ett eller flera senare tillfällen.

Före fondsamtmanträdet skall gode mannen granska anmälda fordringar samt, i den mån det kan ske, upprätta förslag till fondens fördelning. Förslaget skall översändas till dem som har kallats till samtmanträdet. Har god man inte förordnats, skall rätten vidta dessa åtgärder.

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

Kvarstår någon invändning när fondsamtmanträdet avslutas, skall rätten bestämma viss tid, inom vilken den som 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 §

Enligt första stycket i denna paragraf är fondsamtmanträde att jämställa med muntlig förberedelse om inte annat sägs i 15 kap. Att här avses muntlig förberedelse i dispositivt tvistemål framgår av 359 § andra stycket. I 361 § föreskrivs vidare i ett andra stycke att om någon som har kallats till ett fondsamtmanträde uteblir, samtmanträdet får hållas utan hinder av utevaron.

Enligt 42 kap. 18 § rättegångsbalken får tredskodom meddelas under förberedelsen. Av 42 kap. 10 § rättegångsbalken framgår, att part kallas till muntlig förberedelse i dispositivt tvistemål vid påföljd att tredskodom annars meddelas mot honom.

Om inte annat föreskrivs i det föreslagna 15 kap., blir bl. a. nu angivna regler i rättegångsbalken tillämpliga på fondsamtmanträde och kallelse till fondsamtmanträde. Någon bestämmelse som direkt utesluter dessa reglers tillämplighet på fondsamtmanträde finns inte i det föreslagna 15 kap. Enligt motiven skall av 360 § tredje stycket kunna tolkningsvis utläsas, att en parts utevaro från fondsamtmanträdet inte skall leda till tredskodom. Denna slutsats kan man inte med säkerhet dra av detta lagrum. Inte heller bestämmelsen i 361 § andra stycket behöver läsas så, att den utesluter tillämpning av tredskodom.

Om tredskodom inte skall kunna förekomma vid utevarovård från fondsammansammanträde, bör en otvetydig bestämmelse härom inflyta i 15 kap. Likaså bör en föreskrift införas om att det i kallelse till fondsammansammanträde skall anges vad som blir följden om part uteblir.

I motiven till 361 § anges, att det i och för sig inte är något som hindrar, att förvaltaren vid handläggningen av enskild tvist uppträder som ombud för några av parterna. Det förefaller lagrådet mindre lämpligt att en offentlig funktionär, som har till uppgift att granska anmälda fordringsanspråk, göra upp förslag till fördelning av fonden och söka förlika tvistande parter, också uppträder som ombud för vissa parter.

Med hänsyn till vad som anförts i det föregående föreslår lagrådet, att 361 § andra stycket får följande lydelse:

”Tredskodom får inte meddelas vid utevarovård från fondsammansammanträde. Uteblir någon som har kallats till sådant sammansammanträde, får målet handläggas och avgöras utan hinder av utevaron. Detta skall anges i kallelse till sammansammanträdet.”

#### 362 §

Efter utgången av anmälningstiden får rätten enligt denna paragraf förordna, att en viss del av de fordringar som visats föreligga skall betalas omedelbart.

Fråga om omedelbar betalning skall enligt motiven avgöras genom beslut under rättegången. En följd härav blir, att särskild talan mot beslut i uppkommen fråga om omedelbar betalning inte får föras utan att uttrycklig bestämmelse meddelas (49 kap. 8 § rättegångsbalken). Detta gäller vare sig beslutet innefattar bifall till eller ogillande av yrkande om omedelbar betalning. Som skäl för att fullföljdrätt inte skall föreligga framhålls i remissen, att domstolarna kan förväntas iaktta försiktighet med ifrågasvarande betalningar så att risk inte uppstår för att andra fordringar får mindre del av ansvarsbeloppet än de är berättigade till.

Det kan tänkas ibland inträffa, att vissa skadelidande före fondens upprättande har fört talan mot den för skadan ansvarige och kanske även utverkat utmätning för domfästa skadeståndsfördringar mot honom. Efter att ha nedlagt tid och kostnader på process och utmättningsförfarande kan de således ha uppnått ett läge med goda utsikter till snar betalning, när den ansvarige upprättar en begränsningsfond: Genom fondens tillkomst kan den verkställda utmätningen och därmed utsikterna till snar betalning omintetgöras. I stället kan ett tidskrävande förfarande för att få fonden fördelad ta vid. Fall kan alltså förekomma, då skadelidande har starkt intresse att få komma i åtnjutande av omedelbar betalning och följaktligen även att vid avslag på yrkande härom få fullfölja talan mot beslutet. Särskilt som betalning som avses här inte skall kunna återkrävas kan fall också tänkas, då vid bifall till borgenärs yrkande om omedelbar betalning övriga borgenärer har ett berättigat intresse att få fullfölja talan. Lagrådet

förordar därför, att särskild talan skall få föras mot avgörande i uppkommen fråga om omedelbar betalning. En bestämmelse härom kan inflyta som ett andra stycke i förevarande paragraf.

## 363 §

Med hänvisning till vad som anförts vid 357 och 358 §§, om överförande av den föreslagna texten i 357 § till förevarande paragraf, föreslår lagrådet att före det i remissen föreslagna tredje stycket tas in ett nytt tredje stycke av följande lydelse:

”För fordringar som avses i andra stycket kan ersättning utgå endast ur belopp som anges där.”

## 364 §

I rättens slutliga avgörande i fråga om fördelningen torde samtliga borgenärer som uppträtt i begränsningsmålet komma att jämte gäldenären vara parter. Avgörandet blir alltså bindande för dem. Borgenärer som inte anmält sina fordringar mot fonden eller väckt talan i målet får sin rätt till ersättning prekluderad enligt bestämmelsen i 357 § (363 § tredje stycket i lagrådets förslag). Det förefaller därför obehövt att, som angetts i motiven, införa en särskild rättskraftsregel för att inte borgenärerna skall kunna bryta upp en fördelningsdom. Under begränsningsmålets gång kan emellertid regeln tjäna syftet att hindra onödig processföring eller motstridiga avgöranden. Med hänsyn till begränsningsmålens speciella karaktär bör regeln kunna godtas. Den bör dock begränsas till domar och beslut som meddelats i begränsningsmålet. Innehållet i avgörande som meddelats innan ett begränsningsmål uppkommit (jfr 242 §) har ju borgenärer utanför det mål, vari domen eller beslutet gavs, i regel inte haft möjlighet att påverka genom intervention. Bestämmelsen bör därför anges gälla ”lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet”.

Vad angår bestämmelsens innehåll i övrigt vill lagrådet framhålla att avgörande i fråga om ansvarsbegränsning inte kan få bindande verkan beträffande annat fordringsförhållande än det som processen gällt. Rättskraftsregeln fyller därför inte någon praktisk funktion när det gäller ansvarsbegränsning. Regelns tillämplighet bör begränsas till ”frågor om storleken av ansvarsbelopp och tilläggsbelopp, fordringar mot fonden och fondens fördelning”.

## 368 §

Denna paragraf motsvarar till innehållet nuvarande 347 § som behandlar frågor om preskription av vissa sjöfordringar. Frånsett ändringen av paragrafbeteckningen berörs 368 § inte av det remitterade lagförslaget på annat sätt än att ett i 200 § intaget förbud mot avtalsvillkor som inskränker passagerares rättigheter i vissa fall föreslås äga tillämpning på bl. a. bestämmelser i 368 § första stycket 6 och 7 om preskription av fordringar på

ersättning för skada eller försening som åsamkas passagerare och resgods.

I yttrandet under 200 § anför lagrådet att förbudet att genom avtal åsidosätta de angivna preskriptionsreglerna inte hör hemma i den paragrafen från systematisk synpunkt. Om dessa preskriptionsbestämmelser skall göras tvingande i de fall som avses i förslaget till 200 §, bör enligt lagrådets mening en motsvarighet till förbudet mot inskränkande avtalsvillkor tas in direkt i 368 §. Detta synes lämpligast kunna ske genom ett tillägg till femte stycket som innehåller regler om avtal om förlängning av preskriptionstider.

Lagrådet föreslår att, om de synpunkter lagrådet anför här ovan och vid 200 § beaktas, ett stadgande av följande lydelse fogas såsom ett tillägg till femte stycket av 368 §:

”Avtalsvillkor, som innebär att bestämmelserna i första stycket 6 och 7 frångås till passagerares nackdel, är ogiltiga i de fall som avses i 200 § andra stycket 1 och 2.”

Lagrådet hänvisar slutligen till vad som anförs vid 356 § i frågan om en borgenärs anmälan av fordran mot en begränsningsfond enligt 356 § är att jämställa med väckande av talan såsom preskriptionsavbrytande åtgärd.

#### **Ikraftträdandebestämmelsen**

Lagrådet föreslår att andra meningens i förtydligande syfte erhåller följande lydelse:

”Äldre bestämmelser gäller dock i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet.”

## **2. Förslaget till lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss**

Förhållandet att det föreslagna nya förfarandet i fråga om upprättande och fördelning av begränsningsfond enligt sjölagen också skall tillämpas när det gäller en sådan begränsningsfond som avses i oljeansvarighetslagen (oljeskadefond) behöver inte leda till att regleringen när det gäller oljeskadefonder behöver flyttas över till sjölagen. En sådan uppdelning av bestämmelserna på två lagar som föreslagits i remissen kan av lagtekniska och praktiska skäl inte tillstyrkas. Lagrådet föreslår att på sätt som anges i det följande regleringen i dess helhet liksom nu inordnas i oljeansvarighetslagen men att förfarandereglerna inte uttryckligen återges där utan får framgå genom hänvisning till sjölagen.

Allmänt vill lagrådet påpeka, att förslaget innebär olika ändringar i det förfarande som nu tillämpas i fråga om oljeskadefonder utan att detta särskilt anmärks i motiven till det remitterade förslaget. Detta gäller t. ex. tidpunkten då oljeskadefond skall anses upprättad (jfr 6 § andra stycket sista meningens oljeansvarighetslagen i gällande lydelse med den i remissen föreslagna bestämmelsen i 353 § tredje stycket). En annan ändring är att

regeln i 7 § andra stycket oljeansvarighetslagen om att fordringar i vissa fall inte kan återopas *mot fonden* i remissförslaget ersätts med en definitiv preklusionsregel i 357 § (363 § tredje stycket i lagrådets förslag). Ändringen torde i och för sig bli till nackdel för berörda fordringsägare bara i de antagligen relativt osannolika fall när det uppstår överskott i en begränsningsfond.

Hänvisningarna till sjölagen bör, om remissförslagets sakliga innebörd skall följas, avse 352–364 §§. Från 353 §, som alltså kommer att behandla enbart begränsningsfonder enligt den lagen, måste med samma utgångspunkt göras vissa avvikelser beträffande oljeskadefond. Hänvisningen och avvikelserna tas i lagrådets författningsförslag nedan upp i 6 § fjärde stycket. Vissa ändringar som påkallas i fråga om 350, 351 och 353 §§ sjölagen har lagrådet redovisat vid dessa paragrafer.

Vad angår de särskilda bestämmelserna i förevarande lagförslag i övrigt har lagrådet följande synpunkter. Den nu gällande omräkningsbestämmelsen i 6 § första stycket tycks ha tappats bort. Den nuvarande texten i 6 § första stycket anknyter SDR-kursen till den dag fonden upprättats. Den nyss anmärkta ändring som förslaget innebär när det gäller upprättandedagen tycks göra denna anknytning mindre lämplig. Lagrådet föreslår att i stället regeln i 369 § andra stycket i det remitterade förslaget till ändring i sjölagen får gälla så att det är inbetalningsdagen – respektive dagen då säkerhet ställs – som alltid blir avgörande. Här syftas givetvis endast på full inbetalning och ställande av full säkerhet enligt det beslut av rätten som skall anses gälla vid det tillfälle det är fråga om. – Den centrala bestämmelsen om hur stor del av fondbeloppet som skall tillkomma de olika borgenärerna kan enligt lagrådets mening med fördel placeras i 7 §, där dess motsvarighet för närvarande finns. Lagförslagets ingress får då ändras. – Slutligen bör sista stycket i 18 § förslaget ändras, eftersom någon prövning av fördelningsfrågor inte skall ske vid domstolen med mindre ett begränsningsmål anhängiggörs enligt 359 § sjölagen. Denna ändring kan ske genom att ordet ”frågor” byts ut mot ordet ”talan”.

Ikraftträdandebestämmelsen bör förtydligas på samma sätt som lagrådet föreslagit i fråga om bestämmelsen om sjölagens ikraftträdande.

Beträffande oljeansvarighetslagen förordar lagrådet alltså att, med erforderlig ändring av ingressen till lagförslaget, 6 och 7 §§ samt ikraftträdandebestämmelsen får följande lydelse.

6 §:

”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.

Ansvarighetsbeloppet omräknas till svenskt mynt med tillämpning av bestämmelserna i 369 § andra stycket sjölagen (1891: 35 s. 1).

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 åberopas 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 i 353 § fjärde stycket sägs om verkan som avses i 241 § sjölagen skall i stället gälla verkan som avses i 9 § förevarande lag. Följs inte föreläggande enligt 353 § fjärde stycket och avser föreläggandet felande ansvarighetsbelopp, skall i förordnande som där sägs tillkännages att rätt till ansvarsbegränsning inte längre föreligger.”

7 §:

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

**Ikraftträdandebestämmelsen:**

”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.”

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1983-03-24

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Rainer, Boström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström

**Föredragande:** statsrådet Rainer

**Proposition om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) m.m. (begränsning av redares ansvar, befordran av passagerare)**

### Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande<sup>1</sup> över 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.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har i allt väsentligt godtagit lagförslagen. I sitt yttrande har lagrådet dock på flera punkter föreslagit ändringar i och justeringar av den remitterade lagtexten. Lagrådets förslag till omformuleringar av lagtexten gäller till stor del tekniska detaljer eller är av redaktionellt slag. På några punkter har emellertid lagrådets ändringsförslag materiell betydelse.

De remitterade förslagen bygger på ett kommittéförslag, som har tillkommit i nordiskt samarbete. Efter sedvanlig remissbehandling av kommittéförslaget har överläggningar ägt rum mellan företrädare för berörda departement i de nordiska länderna. I Danmark har lagstiftning på grundval av kommittéförslagen redan antagits av folketinget. För Norges del har en proposition i ämnet lagts fram, och stortinget avser att behandla den inom kort. Såvitt gäller Finland torde en proposition komma att läggas fram för riksdagen under april 1983.

Som jag har anförts i remissprotokollet är det enligt min mening av stor betydelse för det omfattande samarbetet mellan de nordiska länderna på sjöfartens och sjörättens område att de sjörättsliga reglerna såvitt möjligt är enhetliga i Norden. Jag har också i remissprotokollet med stor tillfreds-

<sup>1</sup> Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 5 januari 1983.

ställelse konstaterat att det på alla punkter av någon betydelse har varit möjligt att finna gemensamma lösningar. Det remitterade förslaget till lag om ändring i sjölagen överensstämmer därför i allt väsentligt med den lagstiftning som nyligen har antagits i Danmark, med de förslag som f.n. behandlas av det norska stortinget och med det förslag som inom kort kommer att läggas fram i Finland.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört om värdet av nordisk rättslikhet på sjörättens område måste det enligt min mening finnas mycket starka skäl om man i Sverige skall välja lösningar som i sak skiljer sig från de regler som kommer att gälla i de andra nordiska länderna. Jag anser det också vara viktigt att den redaktionella utformningen av de enskilda bestämmelserna är i huvudsak densamma i de nordiska länderna. Trots detta har jag funnit att jag i många fall kan vidta de ändringar i lagtexten som lagrådet har föreslagit.

Lagrådet har vidare i sitt yttrande gjort flera uttalanden rörande tolkningen och tillämpningen av enskilda bestämmelser i de remitterade förslagen. Jag återkommer till dessa uttalanden i det följande men vill redan nu säga, att jag på de flesta punkter kan ansluta mig till vad lagrådet har anfört i dessa avseenden.

Jag går nu över till att behandla de olika frågor som tas upp i lagrådets yttrande.

### Förslaget till lag om ändring i sjölagen

#### 171 §

I förevarande paragraf definieras bl.a. begreppet handresgods. Med handresgods förstås sålunda resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan. I 201 § andra stycket i det remitterade förslaget anges under vilka perioder bortfraktaren kan friskriva sig från ansvar för sådant gods. Enligt det remitterade förslaget är sålunda friskrivning inte tillåten bl.a. såvitt gäller den tid då "handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas ombord". Lagrådet har anfört att av definitionen i förevarande paragraf torde följa, att resgods som passageraren har lämnat i bortfraktarens vård under resan inte är att hänföra till handresgods. Enligt lagrådet bör en samordning av dessa bestämmelser ske så att oklarhet undviks beträffande innebörden i begreppet "handresgods".

För att förstå innebörden av de nämnda bestämmelserna är det enligt min mening nödvändigt att kortfattat beröra de bakomliggande konventionsbestämmelserna. Definitionen av begreppet handresgods bygger på Aténkonventionens art. 1.6. Där föreskrivs att med "handresgods" förstås resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest har i sin besittning eller vård eller under sin kontroll. Bestämmelsen i 201 § andra stycket går tillbaka på art. 1.8 i Aténkonventionen. I denna artikel anges vad som i

konventionen skall förstås med befordran. För handresgods, liksom i fråga om passagerare, föreskrivs sålunda att befordran omfattar den tid under vilken passageraren och/eller hans handresgods är ombord på fartyget eller under in- eller utskippning. Vidare anses under vissa förutsättningar befordran omfatta den tid under vilken passageraren och hans handresgods transporteras till sjöss från land till fartyget eller omvänt. När det gäller handresgods föreskrivs dessutom att befordran också skall omfatta den tid under vilken passageraren befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning, om resgodset har tagits om hand av bortfraktaren eller hans anställda eller medhjälpare och inte har lämnats ut till passageraren.

Jag medger att formuleringen i 201 § andra stycket andra meningen i det remitterade förslaget att "handresgodset är i bortfraktarens vård" är mindre väl vald. Därmed avses inte annat än att godset tillfälligtvis har tagits om hand av bortfraktaren för passagerarens räkning. Resgods kan alltså utgöra handresgods även om det under en kortare tid befinner sig utom passagerarens direkta kontroll. Som exempel kan nämnas de fall där passageraren exempelvis vid incheckning lämnar ifrån sig det resgods som han avser att förvara i sin hytt för att detta av bortfraktaren skall transporteras till hytten. Jag förordar därför en mindre språklig justering av bestämmelsen för att detta syfte skall komma till klarare uttryck. I lagtexten bör i stället för det nämnda uttrycket användas uttrycket "under den tid då handresgodset har tagits om hand av bortfraktaren". Samtidigt är det viktigt att påpeka att godset under den tid då bortfraktaren har det om hand behåller sin karaktär av handresgods. Därmed följer också det något lägre ansvarsbelopp som gäller för handresgods i förhållande till annat resgods.

Lagrådet synes ha vänt sig mot att ordet "ombord" förekommer i 201 § andra stycket andra meningen. Avsikten har givetvis inte varit att resgods som passageraren låter bortfraktaren ta hand om under själva resan skall anses som handresgods. Det är möjligt att ordet "ombord" kan leda till en felaktig tolkning. Jag förordar därför att detta ord utgår. Jag vill emellertid tillägga att det ligger i sakens natur att förbudet mot ansvarsfriskrivning för handresgods som resenären tillfälligt har lämnat ifrån sig till bortfraktaren omfattar inte bara den tid då passageraren vistas i terminal utan också den tid då passageraren är ombord och bortfraktaren har hand om godset i samband med transport till eller från fartyget.

#### 188 och 189 §§

Jag förordar att dessa paragrafer avfattas i enlighet med lagrådets förslag.

#### 191 §

Som lagrådet har påpekat bygger nuvarande reglering på det s.k. Tokyoutkastet. I förhållande till detta utkast har såsom lagrådet också har

framhållit i Aténkonventionen gjorts det tillägget att vad som sägs om ansvar för personskada och handresgodsskada vid förlisning och i övriga sårfall skall gälla också vid fel i fartyget. I konventionens autentiska engelska text används uttrycket att skadan "arose from or in connexion with" de beskrivna händelserna.

Varken av konventionstexten eller av den gällande lagtexten går att utläsa om de valda uttryckssätten avser ett orsakssamband mellan skadan och händelsen eller endast ett tidssamband. När man i den svenska lagtexten för in "fel i fartyget" som ett rekvisit, blir det såsom lagrådet har påpekat av språkliga skäl nödvändigt att ta ställning till vilket slags samband som avses. Det rör sig här om ett orsakssamband. Jag kan för min del godta den ändring som lagrådet föreslagit.

#### 192 §

Jag anser att lagrådets förslag till avfattning av tredje stycket bör följas.

I fråga om paragrafens sista stycke har lagrådet ifrågasatt det lämpliga i att kräva att åtagande från bortfraktaren om högre ansvarsbelopp skall göras skriftligen. Jag kan för egen del ansluta mig till vad lagrådet har anfört i denna fråga. Kravet på skriftlighet bör därför utgå. På grund härav föreslår jag att detta stycke avfattas i överensstämmelse med motsvarande bestämmelse i nu gällande sjölag. 193 § första stycket första meningen.

#### 197 §

Lagrådet har föreslagit en omformulering av första stycket första meningen i förevarande paragraf. Förslaget innebär att orden "eller tillsammans med" förs in före hänvisningen till 196 och 233 §§.

Jag vill med anledning av lagrådets förslag påpeka att den föreslagna bestämmelsen i 196 § första stycket innebär att bortfraktaren åläggs ansvar för fel och försummelse på den utförande transportörens sida. Detta ansvar är jämförbart med det ansvar som föreskrivs i 233 §. Det förhållandet att ansvaret enligt 196 § sista stycket i vissa fall är solidariskt förändrar inte detta förhållande. Det tillägg som lagrådet har föreslagit är därför enligt min uppfattning inte nödvändigt. Jag är alltså inte beredd att följa lagrådets förslag på denna punkt.

#### 199 §

Jag ansluter mig till vad lagrådet har föreslagit.

#### 200 §

Lagrådet har ansett att frågan i vad mån bestämmelserna i 337 och 368 §§ går att åsidosätta genom avtal systematiskt inte hör hemma i förevarande paragraf. Enligt min uppfattning är det emellertid en fördel om de bestämmelser som förbjuder avtalsvillkor till passagerares nackdel anges samlat. Jag anser därför att hänvisningen till såväl 337 § som 368 § bör behållas.

Jag är medveten om att denna ordning innebär en viss dubblyr genom att frågan såvitt angår 337 § är löst direkt i den paragrafen. Vad gäller de berörda bestämmelserna i 368 § hänvisar jag till vad jag anför i anledning av lagrådets yttrande beträffande den paragrafen.

#### 201 §

I fråga om begreppet handresgods och möjligheten till friskrivning för skador på handresgods hänvisar jag till vad som anförs i anslutning till 171 §.

Jag biträder lagrådets förslag till omformulering av paragrafens tredje stycke. Dessutom bör en redaktionell justering göras i andra stycket första meningen.

#### 235 §

I denna paragraf anges vilka slag av fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning. Paragrafens första stycke motsvarar art. 2.1 i begränsningskonventionen. Denna konventionsbestämmelse modifieras av art. 3 och 4. På samma sätt modifieras 235 § av framför allt 236 och 237 §§. Frågan huruvida svensk lag, dvs. 236 § 5, skall tillämpas på ombordanställdas skadeståndskrav regleras i 243 a § första stycket. Sistnämnda bestämmelse kan leda till att frågan huruvida ansvarsbegränsning föreligger för nämnda slag av fordringar i vissa fall kan vara att bedöma enligt lagen i en annan konventionsstat. Detta är fallet om enligt denna lag gäller obegränsat ansvar eller ansvarsbegränsning till högre belopp än de som konventionen anger för personskadefordringar (jfr art. 3.e).

Lagrådet har ansett att det redan av förevarande paragraf bör framgå att den gäller i den mån annat inte följer av 236 eller 237 §. Jag delar lagrådets uppfattning att en erinran av detta slag kan vara lämplig. Som jag nyss nämnde modifieras emellertid förevarande paragraf inte bara av 236 och 237 §§ utan också av 243 a § första stycket. På grund härav anser jag att denna erinran bör utformas något annorlunda än vad lagrådet har förordat. Den bör sålunda enligt min mening innehålla ett allmänt förbehåll för vad som kan följa av övriga bestämmelser i kapitlet.

I punkt 3 föreskrivs att begränsningsrätt under vissa förutsättningar föreligger för skada som har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal. Lagrådet har föreslagit att det i lagtexten skall anges att detta gäller endast skada som inte grundar sig på avtal med någon för skadan ansvarig.

Som jag har anfört i remissprotokollet faller en fordran i anledning av allmän förmögenhetsskada som uppkommer genom redarens kontraktsbrott inte in under bestämmelsen. Sådana fordringar omfattas alltså inte av ansvarsbegränsningen. I dessa fall skulle lagrådets formulering leda till ett riktigt resultat. Däremot skulle formuleringen motsättningsvis leda till att begränsningsrätt gäller i alla de fall då rättigheten grundas på avtal med

någon annan än skadevållaren. Konventionen (art. 2.1.c) är emellertid inte helt klar på denna punkt. I remissprotokollet har jag uttalat att en fordran på grund av intrång i en rättighet som grundar sig på ett avtal med en annan person än den skadeståndsansvarige kan omfattas av ansvarsbegränsning enligt förevarande punkt. Jag vill däremot inte utesluta att sådana avtal i något fall bör falla utanför ansvarsbegränsningen. Enligt min uppfattning bör det överlämnas åt rättstillämpningen att avgöra den närmare avgränsningen av punktens tillämpningsområde såvitt gäller sådana avtal. Jag är därför inte beredd att biträda lagrådets förslag.

#### 236 §

Under denna paragraf behandlar lagrådet inledningsvis innebörden av bestämmelsen i punkt 2. Jag instämmer i vad lagrådet har anfört i fråga om verkan av en ändring av oljeansvarighetskonventionen.

Lagrådet har föreslagit att i punkten 5 "sådan anställd som avses i 234 § andra stycket" ändras till "sådan anställd eller annan person som avses i 234 § andra stycket". Med anledning härav vill jag anföra följande.

Den konventionsbestämmelse (art. 3.e) som ligger till grund för den föreslagna bestämmelsen är av samma lydelse som motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention. Avsikten har inte varit att på något sätt ändra bestämmelsens tillämpningsområde i förhållande till nu gällande rätt, fastän en något annorlunda ordalydelse har valts av rent lagtekniska skäl.

I konventionsbestämmelsen talas om att fartygsägaren inte har rätt att begränsa sitt ansvar beträffande krav som framställs av hos honom *anställda* personer ("servants of the shipowner"). Ett annat ordval har använts i art. 1.4 där det anges att en person ("person"), för vars handlande, fel eller försummelse fartygsägaren svarar, har rätt att åberopa konventionens begränsningsregler, om talan väcks mot honom. Bakgrunden till ordvalet i denna senare bestämmelse är att redaren enligt svensk rätt liksom i en del andra länder har ett principalansvar som omfattar inte bara anställda utan också vissa självständiga medhjälpare (jfr t.ex NJA 1951 s. 130). Avsikten har således varit att både redarens anställda och av honom anlitade självständiga medhjälpare skall kunna åberopa begränsningsreglerna, när talan riktas mot dem. Däremot har avsikten inte varit att andra än de som är att anse som anställda hos redaren skall ha rätt till obegränsad ersättning, när de har fordringar gentemot redaren t.ex med anledning av skada som har uppkommit i samband med arbete ombord. När 1957 års konvention införlivades med svensk rätt, anfördes i överensstämmelse härmed (prop. 1964: 35 s. 72) att den nu gällande bestämmelsen inte omfattade "agenter och andra självständiga företagare".

Det framgår av vad jag nu har sagt att en ändring av lagtexten i enlighet med vad lagrådet har föreslagit skulle innebära en icke avsedd utvidgning av bestämmelsens tillämpningsområde. För att någon tvekan inte skall kunna råda om vilken personkrets som avses bör bestämmelsen anges

omfatta fordran med anledning av skada som har åsamkats den som är anställd hos någon som avses i 234 § första stycket. Detta innebär att bestämmelsen utformas i överensstämmelse med den danska lagtexten.

I den nu gällande bestämmelsen (234 § 1 mom. andra stycket) beskrivs den ifrågavarande personkretsen med orden "befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst, som befinner sig ombord eller vilkens åligganden stå i samband med fartygets tjänst". Med undantag för lotsen synes någon tvekan inte behöva råda om att personkretsen, om den anges som jag här har förordat, motsvarar den personkrets som anges i nu gällande lag. Även lotsar torde vara att anse som medlemmar av besättningen när de tjänstgör med anledning av lotsuppdrag, oavsett om lotsplikt föreligger eller inte. De bör jämföras med hos redaren anställda personer. För att undvika varje oklarhet på denna punkt föreslår jag emellertid att "lots" nämns särskilt i lagtexten.

Lagrådet berör härefter innebörden av det villkor som anges i andra ledet av punkt 5. Enligt detta krävs för en obegränsad ansvarighet att den skadelidandes åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen. Någon ändring i detta avseende i förhållande till gällande rätt har inte åsyftats. Däremot har i praxis tolkningen av uttrycket "fartygets tjänst", som idag förekommer i motsvarande bestämmelse, gett upphov till vissa svårigheter. Jag har därför ansett det vara angeläget att använda ett uttryck som utgör en modernisering av lagtexten och som tydligare anger innebörden av detta krav.

Lagrådet har slutligen föreslagit att i punkt 5 skall tas in en erinran om bestämmelsen i 243 a § första stycket, som innebär ett avsteg från principen om *lex fori*. Sistnämnda bestämmelse har idag sin motsvarighet i 242 § andra stycket. Liksom den föreslagna 243 a § innehåller den paragrafen regler om tillämplig lag. Någon hänvisning till den nu gällande bestämmelsen förekommer inte i anslutning till den bestämmelse som f.n. behandlar ombordanställdas m.fl. krav.

Jag anser för egen del att det är lämpligt att, på det sätt som gäller f.n., skilja mellan de bestämmelser som återger de materiella reglerna i konventionen och de som innehåller bestämmelser av annat slag. Jag är därför inte beredd att förorda den ändring som lagrådet har föreslagit.

I punkt 4 bör göras en redaktionell ändring i förhållande till det remitterade förslaget.

## 238 §

Lagrådet har under denna paragraf uttalat att passagerarbegreppet är av grundläggande betydelse för tolkningen av bestämmelserna i tionde kapitlet och att det enligt lagrådets mening också här bör bestämmas i själva lagtexten.

Som lagrådet har påpekat definieras begreppet passagerare i sjätte kapitlet (171 §). Jag har i remissprotokollet anfört att denna definition bör ligga

till grund för tolkningen av begreppet i förevarande paragraf som rör globalbegränsning. Något annat betraktelsesätt är enligt min mening uteslutet. Jag vill erinra om syftet med globalbegränsningen, nämligen att begränsa redarens och vissa andra personers sammanlagda ansvar för en sjöolycka. Som jag har påpekat i remissprotokollet reglerar inte bestämmelserna om globalbegränsning (234 - 243 a §§) frågan huruvida ansvar över huvud taget föreligger. Detta avgörs enligt andra regler i sjölagen. Bortfraktarens ansvar för passagerarskador regleras sålunda i sjätte kapitlet. En förutsättning för att globalbegränsning för en passagerarskada skall aktualiseras är alltså att ansvar föreligger enligt sjätte kapitlet.

Bestämmelserna i tionde kapitlet om globalbegränsning måste ses i belysning av andra bestämmelser i sjölagen om skadeståndsansvar. På grund härav skulle en hänvisning i förevarande paragraf till definitionen av begreppet passagerare inte ha någon egentlig betydelse. Hänvisningen skulle endast innebära att, om någon har betraktats som passagerare enligt sjätte kapitlet och om bortfraktaren enligt ansvarsbestämmelserna i detta kapitel har ådragit sig ansvar gentemot passageraren, denne skall, vid en tillämpning av bestämmelserna i tionde kapitlet om globalbegränsning, alltjämt anses vara passagerare i den mening som sägs i sjätte kapitlet. Det förhållandet att definitionen av passagerare i 171 §, såsom lagrådet har framhållit, är uttryckligen begränsad att gälla sjätte kapitlet förändrar enligt min mening inte det nu sagda.

Mot bakgrund av vad jag sålunda har anfört anser jag att den ändring som lagrådet har föreslagit inte är nödvändig. En sådan ändring skulle enligt min uppfattning dessutom kunna medföra osäkerhet när det gäller tolkningen av andra begrepp som förekommer i tionde kapitlet men som definieras i andra kapitel i sjölagen. Jag är därför inte beredd att tillstyrka lagrådets förslag till ändring på denna punkt.

Lagrådet har vidare fäst uppmärksamheten på frågan hur ansvarsbelopp enligt punkt 1 i paragrafen skall bestämmas i de fall när ett fartyg som saknar passagerarfartygscertifikat medför passagerare och det inte heller finns typgodkännande eller liknande som kan anses motsvara certifikat. Jag delar lagrådets bedömning att frågan inte är utan praktisk betydelse och att det givetvis måste finnas en möjlighet att räkna ut ett ansvarsbelopp enligt punkt 1 för sådana fartyg.

Jag finner det för min del inte vara möjligt att utforma någon generell gällande hjälpregel i lagtexten. I linje med vad jag har anfört i remissprotokollet får frågan lösas från fall till fall. Jag har där pekats på typgodkännanden som ett tänkbart alternativ till certifikatet. En annan möjlighet är att bedöma hur många passagerare ett fartyg kan anses vara konstruerat för. I de fall det inte är möjligt att göra sådana bedömningar, bör ansvarsgränsen enligt min uppfattning beräknas som om fartyget hade ett certifikat som anger ett maximalt antal av tolv passagerare.

Lagrådet har anfört att författningstexten i punkt 3 har formulerats på ett

sådant sätt att denna punkt efter sin ordalydelse kan tolkas som innefattande bl.a. fordringar som anges i punkt 1. För att undanröja risken för en sådan tolkning biträder jag lagrådets förslag till omformulering av lagtexten.

Vad slutligen beträffar punkterna 2 och 3 har lagrådet förordnat att angivelsen av de olika skikten skall formuleras i närmare överensstämmelse med ordalag som i liknande sammanhang används på annat håll i sjölagen (86 §).

Jag anser givetvis att likartade bestämmelser i möjligaste mån bör ges samma utformning i hela sjölagen. Den lydelse av dessa bestämmelser som finns i det remitterade förslaget överensstämmer emellertid med den lydelse som motsvarande bestämmelser kommer att få i de andra nordiska ländernas sjölagar. Enligt min uppfattning är det viktigt att de bestämmelser som rör ansvarsbeloppens storlek blir likalydande i de nordiska länderna. Den uppbyggnad av bestämmelserna som jag har föreslagit överensstämmer dessutom med den uppbyggnad som motsvarande bestämmelser har i konventionen (art. 6.1.a och 6.1.b). Jag är därför inte beredd att följa lagrådets förslag på denna punkt.

De dräktighetsbaserade ansvarsgränserna i sjölagsförslaget bygger alltså på motsvarande bestämmelser i art. 6 i begränsningskonventionen. Som jag har framhållit i remissprotokollet används i konventionen alltså begreppet ton, trots att detta begrepp har utmönstrats ur den nya skeppsmätningkonventionen. Bestämmelserna i denna senare konvention skall i sin tur ligga till grund när ett fartygs dräktighet fastställs. Höjningen i de olika skikten med ett visst antal beräkningsenheter anges i konventionen skola ske "för varje ton från...till... ton" ("for each ton from ... to ... tons"; "pour chaque tonneau de ...à...tonneaux"). Utformningen av dessa konventionsbestämmelser tyder på att förhöjningen med ett visst antal beräkningsenheter skall ske för varje *helt* ton. Ett ojämnt tontal (t.ex. 500,6), måste mot bakgrund härav avrundas nedåt till närmast lägre helt tontal (500) när begränsningsbelopp skall fastställas. Detta gäller självfallet också beträffande tillämpningen av de nu berörda bestämmelserna i förevarande paragraf, vilka bygger på konventionens art. 6.1. Anledningen till att uttrycket dräktighetstal används i sjölagen i stället för konventionens uttryck ton har berörts i remissprotokollet. Någon skillnad i sak föreligger alltså inte mellan konventionen och det remitterade förslaget på denna punkt.

I punkt 4 bör göras en redaktionell ändring i förhållande till det remitterade förslaget.

#### 239 §

Lagrrådet har till en början behandlat vad som avses med uttrycket de fordringar "för vilka ansvarsgränsen gäller". Uttrycket används både i förevarande paragrafs första stycke och i 240 § andra stycket. Lagrådet

hänvisar till att det av specialmotiveringen till den sistnämnda bestämmelsen framgår att uttrycket avses innefatta alla fordringar som till sin typ är föremål för ansvarsbegränsning. Enligt lagrådet skall en fordran, beträffande vilken gäldenären på grund av sådana omständigheter som sägs i 237 § inte kan åberopa ansvarsbegränsning, kunna konkurrera inom beloppet. Lagrådet har ansett att, om den angivna ordningen skall gälla, det berörda uttrycket i både förevarande paragraf och i 240 § måste ersättas med uttrycket "av det slag som ansvarsgränsen avser".

Jag vill med anledning av vad lagrådet här har anfört framhålla följande. Till grund för lagrådets bedömning ligger uppenbarligen uppfattningen att gäldenärens rätt till ansvarsbegränsning kan brytas gentemot någon borgenär men samtidigt finnas kvar gentemot andra. Jag har inte berört denna situation i remissprotokollet och har inte heller vid utformningen av lagtexten utgått från att den skulle kunna uppstå. Med uttrycket de fordringar "för vilka ansvarsgränsen gäller" har alltså avsetts de fordringar för vilka ansvarsgränsen *faktiskt* gäller.

Bestämmelsen i 363 § tredje stycket om att fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning är att se som ett avsteg från föreskriften i 240 § andra stycket att fonden är avsedd för betalning endast av de fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller. Det är dock att märka att den förstnämnda bestämmelsen uteslutande tar sikte på det fallet att rätt till ansvarsbegränsning över huvud taget inte föreligger. Av denna anledning kan bestämmelsen inte heller anses strida mot konventionens föreskrift om att fonden "skall endast vara tillgänglig för betalning av fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning kan åberopas" (art. 11.1). Om rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, finns det inte några sådana fordringar. Bestämmelsen i 363 § tredje stycket leder därför inte heller till någon försämrings av möjligheten till utdelning ur fonden.

När det gäller den av lagrådet berörda situationen där rätten till ansvarsbegränsning skulle kunna brytas i fråga om en enstaka fordran är jag för egen del ytterst tveksam om denna situation kan förekomma. Emellertid vågar jag inte helt utesluta att sådana fall kan uppkomma. Om denna bedömning är riktig, är det nödvändigt att genomföra den ändring i förevarande paragrafs första stycke och i 240 § andra stycket som lagrådet har föreslagit. En sådan justering av lagtexten medför ingen ändring i sak när det gäller den "normala" situationen att rätt till ansvarsbegränsning föreligger beträffande samtliga de fordringar som till sin typ är föremål för ansvarsbegränsning eller att någon rätt till ansvarsbegränsning över huvud taget inte föreligger.

Även materiellt sett föreligger enligt min uppfattning skäl för den reglering som lagrådet har föreslagit. Den som har anmält en fordran mot fonden är i princip förhindrad att begära annan säkerhet för sin fordran än den han har i fonden. Visserligen har jag i remissprotokollet uttalat att den

som kan göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger har möjlighet att med stöd av vanliga regler begära ytterligare säkerhet. Denna möjlighet kan emellertid i praktiken vara utesluten på grund av att gäldenären saknar andra tillgångar. Om den som senare lyckas visa att gäldenären i förhållande till honom själv saknar rätt att begränsa sitt ansvar inte fick konkurrera i fonden, skulle vederbörande borgenär komma i ett sämre läge än de som har begränsningsbara fordringar. En sådan ordning är inte tillfredsställande. Jag är mot bakgrund av det anförda beredd att godta lagrådets förslag i denna del. Som lagrådet har framhållit är den berörda konventionsbestämmelsen oklar. Den nu förordade ändringen kan emellertid inte anses strida mot konventionen.

I paragrafens andra stycke bör göras den redaktionella ändring som lagrådet har förordat.

Lagrådet har föreslagit att i tredje stycket efter ordet "fordran" skall föras in orden "som skall utgå ur ansvarsbeloppet". Enligt min mening följer det redan av lydelsen i det remitterade förslaget att endast sådana fordringar avses. Jag är därför inte beredd att förorda denna ändring.

Vad beträffar den ändring i förevarande paragrafs sista stycke som lagrådet har föreslagit vill jag framhålla att bestämmelsen delvis har sin motsvarighet i den nu gällande 236 § tredje stycket andra meningen. Denna bestämmelse har också visat sig ha en praktisk betydelse. Den i remissen föreslagna utformningen av bestämmelsen kan ge ett intryck av att den endast avser det fall att en begränsningsfond har upprättats. För att undvika en sådan tolkning tillstyrker jag att, som lagrådet har föreslagit, föreskriften om rättens medverkan utgår. Jag anser det däremot inte nödvändigt att i lagtexten föra in uttrycket "när ansvarsbeloppet skall fördelas".

#### 240 §

I fråga om uttrycket "rättsliga åtgärder" i förevarande paragrafs första stycke har jag för min del svårt att dela lagrådets uppfattning att det inte skulle utgöra en lämplig samlingsbeteckning för de förfaranden som avses. Gränsdragningen mellan dessa förfaranden, där krav framställs hos en domstol, myndighet eller liknande, och övriga slag av åtgärder för att hävda sin rätt bör enligt min mening inte föranleda några problem i praktiken. En uppräkningslista av det slag som lagrådet har förordat skulle inte bara tynga lagtexten utan även kunna leda till icke önskvärda resultat, om uppräkningslistan inte kom att uttömmade ange alla förfaranden som den borde omfatta. Vidare talar intresset av att behålla den nordiska enhetligheten för att lagtexten inte bör ändras på förslaget sätt. Jag förordar därför att uttrycket "rättsliga åtgärder" behålls. Av samma skäl ser jag inte heller någon anledning att, på det sätt som lagrådet har föreslagit, i lagtexten föra in en bestämning av den krets av personer som får upprätta en begränsningsfond.

Lagrådet har föreslagit ett tillägg till paragrafens första stycke för det fall

att två begränsningsfonder upprättas i anledning av samma händelse. I detta avseende hänvisar jag till vad som anförs i anslutning till 351 §.

Lagrådet har också berört frågan om kanaliseringsregeln i förevarande paragrafs tredje stycke bör vara tillämplig även när det gäller talan huruvida någon, för vilken upprättandet av fonden har verkan, har rätt till ansvarsbegränsning. Jag har efter ytterligare överväganden kommit till den slutsatsen att den ordning som jag har föreslagit i remissprotokollet är den lämpligaste. En annan ordning, dvs. den som har valts i Danmark och Norge, skulle i enlighet med vad lagrådet har pekat på kräva en ändring av regeln i paragrafens fjärde stycke så att en sådan person också får rätt att initiera ett begränsningsmål. Detta är enligt min mening inte lämpligt.

Lagrådet har tagit upp frågan om innebörden av uttrycket "väcka talan" i fjärde stycket. Avsikten är att detta stycke skall avse endast de fall då begränsningsmål initieras. Jag ansluter mig därför till lagrådets förslag att byta ut detta uttryck mot ordet "anhängiggöra".

Lagrådet har med anledning av frågan om fondens ställning i redarens konkurs ansett att inbetalningen till fonden i återvinningshänseende bör jämföras med ställande av säkerhet. Redan av vad jag i remissprotokollet har anfört i motiveringen till förevarande paragraf torde framgå att olika betraktelsesätt kan anläggas på den nu behandlade frågan. Lagrådets skäl för sitt synsätt förefaller enligt min mening övertygande. Som jag har förklarat i remissprotokollet torde frågan dock närmast vara av teoretiskt intresse. Den kan därför inte motivera särskild reglering i lag.

Vad lagrådet i övrigt har anfört i anslutning till förevarande paragraf överensstämmer med mina överväganden. Lagrådets yttrande i dessa delar föranleder därför inte någon särskild kommentar från min sida.

#### 241 §

Jag har inte någon erinran mot lagrådets förslag att i första och andra styckena byta ut uttrycket "någon på vars vägnar fonden är upprättad" mot uttrycket "någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket". Den formulering som lagrådet har föreslagit anger tydligare att den personkrets som anges i 240 § andra stycket är densamma som den personkrets för vars egendom upprättandet av en begränsningsfond medför det skydd som anges i förevarande paragraf.

I den engelska konventionstexten talas om frigivande av egendom som har blivit "arrested or attached" (art. 13.2). Enligt lagrådet är det tveksamt om uttrycket omfattar utmätning. Enligt vad jag har inhämtat inbegriper det emellertid åtminstone ett sådant säkerställande av egendom som sker genom utmätning, även om senare åtgärder i utmätningförfarandet, såsom försäljning av utmätt gods osv., inte innefattas i uttrycket. Som lagrådet har påpekat torde det uttryck som används i den franska konventionstexten ("saisi") omfatta utmätning. Jag vill vidare framhålla att det norska lagförslaget uttryck "arrest eller annen tvangsforretning" torde inbegripa utmätning.

Till vad jag nu har sagt om tolkningen av vilka slag av säkerhetsåtgärder som konventionen berör vill jag tillägga att det ligger i sakens natur att en verkställd utmätning inte kan hävas, om de särskilda bestämmelser som reglerar utmätningförfarandet inte medger det. Bestämmelsen i konventionen tar självfallet i första hand sikte på situationer där den utmäta egendomen ännu inte har sålts. Skulle utmätningförfarandet ha fortskridit så långt som till försäljning, får bestämmelserna i förevarande paragraf tillämpas på det sätt som lagrådet har förordat.

Under föredragningen i lagrådet har diskuterats huruvida ordet "kan" i fjärde stycket borde bytas mot "skall". Efter ytterligare överväganden har jag kommit till den slutsatsen att någon sådan ändring inte bör göras. Jag hänvisar till vad jag har anfört i remissprotokollet i anslutning till detta lagrum.

#### 242 §

Lagrådet har föreslagit att paragrafen förtydligas. Enligt lagrådet framgår det nämligen inte tydligt av lagtexten huruvida föreskrifterna i paragrafens tre sista stycken gäller oavsett om det finns någon fond eller inte. Av motiven och av systemet i övrigt måste enligt lagrådet dras slutsatsen att andra och tredje styckena skall tillämpas enbart om det inte har uppstått något fondärende eller begränsningsmål, medan fjärde stycket gäller såväl i som utanför sådant mål eller ärende.

Jag har för egen del inte någon erinran emot vad lagrådet har anfört angående tillämpningen av paragrafens andra och tredje stycken. Jag tillstyrker därför i huvudsak lagrådets förslag till förtydliganden och de smärre redaktionella ändringar som lagrådet har förordat. Jag är dock inte beredd att i andra stycket sista meningen byta ut ordet "skall" mot "bör".

Jag har i anledning av lagrådets yttrande på nytt övervägt frågan huruvida dispaschförfarandet skall kunna utnyttjas i de fall då en begränsningsfond har upprättats. Visserligen uppställer inte de föreslagna bestämmelserna om begränsningsfond och begränsningsmål något formellt hinder mot att parterna hänskjuter en fråga till dispaschör även när en begränsningsfond har upprättats. Något sådant hinder kan f.ö., med hänsyn till frågornas dispositiva karaktär, inte anses föreligga utan uttrycklig föreskrift därom. Emellertid skulle en sådan ordning motverka syftet med det föreslagna systemet. Den synes också kunna ge upphov till mycket speciella situationer. Exempelvis skulle en domstol, som vid upprättande av en fond har tagit ställning till ansvarsbeloppets storlek, kunna ha att på nytt ta ställning till samma fråga på grund av en överklagad dispasch.

Möjligheten för parterna att begära dispasch bör mot bakgrund av vad jag har anfört ses som ett alternativ till domstolsförfarandet med begränsningsfond och begränsningsmål och inte som ett komplement. Denna möjlighet bör därför reserveras för de fall då begränsningsfond inte har upprättats. Jag föreslår att en bestämmelse av denna innebörd tas in i fjärde

stycket. En sådan ordning överensstämmer med vad som på denna punkt kommer att gälla i Norge.

#### *Femtonde kapitlet*

Under denna rubrik har lagrådet hänvisat till vad som har anförts vid 240 §, nämligen att det system som är avsett inte framgår så klart som vore önskvärt av lagtexten och de motiv som anføres. Enligt lagrådet synes handlägningsfrågorna i vissa avseenden ha lämnats helt eller delvis oreglerade. Lagrådet har ansett att det självfallet är angeläget att den nordiska rättslikhet som har förhandlats fram tas tillvara men har ändå funnit att vissa ändringar och förtydliganden bör genomföras.

Jag vill för min del erinra om vad jag har anført i remissprotokollet beträffande utformningen av de bestämmelser som avser begränsningsfond och begränsningsmål. Som jag där har framhållit övervägde jag en svensk särlösning på detta område, främst på grund av den remisskritik som hade riktats mot systemets utformning. Av angivna skäl avstod jag dock från en sådan lösning. I detta ligger att även jag, som jag inledningsvis har betonat, anser en likartad nordisk utformning av bestämmelserna vara av utomordentligt stort värde. Härav följer att jag finner att avsteg från den sålunda uppnådda enigheten beträffande dessa bestämmelser bör göras endast om en ändring kan bedömas som oundgängligen nödvändig. Detta innebär att jag på en del punkter inte fullt ut anser mig kunna biträda lagrådets ändringsförslag, även om jag finner att vissa av dessa förslag i sig innefattar förbättringar.

Som jag har anført i remissprotokollet innebär det remitterade förslaget att man skapar en ordning för upprättande och fördelning av begränsningsfond som på vissa punkter passar mindre väl in i det processuella systemet i stort. Enligt min uppfattning är det dock nödvändigt att på ett så speciellt område som det här är fråga om ha vissa särregler. Det är vidare att märka att det torde bli relativt ovanligt att begränsningsfond upprättas, och i än högre grad att begränsningsmål uppkommer. Som jag har sagt i remissprotokollet tillmäter jag det också stor betydelse att dessa slag av mål och ärenden kommer att handläggas vid domstolar som är särskilt kvalificerade i detta sammanhang. Jag är därför övertygad om att systemet – i det fåtal fall det kan väntas komma till användning – skall fungera på ett tillfredsställande sätt, även om en uppkommen situation inte direkt skulle vara reglerad i lagtexten. Jag konstaterar också att lagrådet har uttalat att svårigheterna bör kunna lösas, både formellt och praktiskt.

Av remissprotokollet framgår att avsikten har varit att det skall föreligga en klar uppdelning mellan ärenden om begränsningsfond och begränsningsmål. Lagrådet har ansett att denna uppdelning inte har kommit till tillräckligt tydligt uttryck i lagtexten. Enligt lagrådet har det sålunda inte angetts på ett tydligt sätt till vilken kategori de särskilda paragraferna hör. Som exempel på bristande tydlighet i detta avseende nämner lagrådet regeln om preklusion i 357 §.

Lagrådets uppfattning att preklusionsbestämmelsen har betydelse enbart i begränsningsmål är självfallet riktig. Jag anser däremot inte att paragrafens placering medför någon risk för den motsatta tolkningen. Preklusionsverkan följer i och för sig av 364 §. Bestämmelsen i 357 § har därför närmast karaktären av ett klarläggande. Det bör vidare anmärkas att i 357 § talas om "handläggningen av frågan om fondens fördelning". Denna fråga skall enligt 240 § tredje stycket prövas i begränsningsmål. Den av lagrådet föreslagna åtgärden att flytta den bestämmelse som i det remitterade förslaget finns i 357 § och inordna den i reglerna om begränsningsmål skulle vidare enligt min mening alltför mycket rubba den nordiska enhetligheten. Mot bakgrund av det anförda anser jag mig inte kunna följa lagrådets förslag. I konsekvens härmed bör inte heller de ändringar i 357, 358 och 363 §§ genomföras som en flyttning av 357 § skulle föranleda.

#### 350 och 351 §§

Som jag närmare skall återkomma till i det följande biträder jag lagrådets förslag att alla bestämmelser som rör ansvar för oljeskador skall stå kvar i oljeansvarighetslagen. I 350, 351 och 353 §§ sjölagen bör göras de ändringar som föranleds härav.

Vad härefter angår frågan i vilken mån sjölagen kan anses medge att flera begränsningsfonder upprättas på grund av en och samma händelse ansluter jag mig till lagrådets uppfattning. Enligt min mening föreligger det inte något hinder mot två begränsningsfonder i anledning av samma händelse i de fall som lagrådet nämner. Däremot kan jag inte dela lagrådets bedömning att det kan vara skäl att i 240 § första stycket ta in en bestämmelse som hindrar att dessa begränsningsfonder upprättas vid skilda domstolar. I de sällsynta undantagsfall där det kan bli aktuellt att upprätta två begränsningsfonder kan det också finnas goda skäl för att tillåta att dessa fonder upprättas vid olika domstolar, även om detta innebär att två domstolar kan ha att var för sig pröva frågan om rätt till ansvarsbegränsning.

Lagrådet har vidare berört den situation där den ansvarige redaren vill upprätta en begränsningsfond för skador på egna passagerare men i fråga om andra skador vill åberopa ansvarsbegränsning utan att upprätta någon fond. Enligt lagrådet synes 351 § enligt sin ordalydelse leda till att fonden för passagerarskador skall inbegripa också ansvarsbeloppet för övriga skador.

Som lagrådet konstaterar skulle en sådan tillämpning efter ordalydelsen av den föreslagna bestämmelsen inte stå i god överensstämmelse med 242 § första stycket. Där föreskrivs att ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas. Lagrådet drar därför och under hänvisning till den norska sjölagskommitténs betänkande den slutsatsen, att bestämmelsen i det angivna fallet bör tillämpas så att det är den avgränsning av fondens ändamål som anges i ansökningen om fondens upprättande som skall vara bestämmande för fondbeloppets storlek. Detta

gäller enligt lagrådet oavsett om den som upprättar fonden gör gällande ansvarsbegränsning också beträffande ett fordringsslag som inte omfattas av ansökningen.

Jag delar lagrådets uppfattning om hur den ifrågavarande bestämmelsen bör förstås. Samtidigt vill jag emellertid framhålla att bestämmelserna i femtonde kapitlet inte får ses isolerade från de bestämmelser i tionde kapitlet med vilka de har ett samband och vars materiella regler de syftar till att genomföra. Detta gäller främst 240 § men även i viss utsträckning 241 och 242 §§. Jag anser därför inte heller att 351 § i dess lydelse enligt det remitterade förslaget kan läsas på annat sätt än som lagrådet har angett. Jag vill också på denna punkt erinra om vad jag tidigare har anfört om intresset av att så långt möjligt stå fast vid den nordiska rättslikheten. Jag finner därför inte skäl att genomföra den ändring som lagrådet har förordat.

### 352 §

Jag delar lagrådets uppfattning att en ansökan om upprättande av begränsningsfond med hänsyn till ärendets beskaffenhet bör vara skriftlig. I syfte att i så stor utsträckning som möjligt bevara den nordiska enhetligheten förordar jag emellertid att kravet på skriftlighet tas in i förevarande paragrafs andra stycke. Jag delar lagrådets uppfattning beträffande innebörden av första stycket. Jag anser dock inte att någon ändring av lagtexten är nödvändig.

Jag instämmer i övriga uttalanden som lagrådet har gjort i anslutning till denna paragraf och biträder de förslag till jämkningar i andra och tredje styckena som lagrådet har lagt fram.

### 353 §

I anslutning till denna paragraf har lagrådet inledningsvis diskuterat frågan huruvida kravet på tilläggsbelopp, och de verkningar som en utebliven inbetalning av ett sådant belopp för med sig, kan anses stå i överensstämmelse med konventionen. Lagrådets yttrande synes innebära att det inte bestämt går att säga att den föreslagna ordningen strider mot konventionen och att den därför får godtas. Jag vill i detta sammanhang erinra om att det redan när 1957 års konvention införlivades med svensk rätt ansågs tillåtet att i den svenska lagstiftningen kräva ytterligare säkerhet utöver ansvarsbeloppet (237 § första stycket sjölagen i nu gällande lydelse). Den konventionen innehåller lika litet som 1976 års begränsningskonvention bestämmelser om tilläggsbelopp.

Vad härefter angår fjärde stycket är jag för min del beredd att instämma i lagrådets uppfattning. Jag godtar därför lagrådets förslag. Fonden skall således anses bestå även om felande belopp inte inom den utsatta tiden betalas in eller tryggas genom ställd säkerhet. I fortsättningen skall fonden dock inte medföra sådan rättsverkan som avses i 241 och 357 §§. Möjlighe-

ten att genom samråd åstadkomma motsvarande ordning i de övriga nordiska länderna saknas dock. Detta beror på, som jag inledningsvis har nämnt, att det danska lagförslaget redan har antagits av folketinget medan det norska förslaget inom kort kommer att behandlas av stortinget. Å andra sidan torde den föreslagna ändringen väl stämma överens med syftet bakom den bestämmelse som har lagts fram i det remitterade förslaget och som här utarbetats i nordiskt samarbete. Mot bakgrund härav synes intresset av nordisk enhetlighet inte utgöra något hinder mot ändringsförslaget.

Även i övrigt biträder jag i huvudsak lagrådets ändringsförslag i fråga om förevarande paragraf. Jag är dock inte beredd att tillstyrka ett utbyte av orden "förvaltare i fonden" mot "god man". Jag kommer att närmare beröra denna fråga i anslutning till 355 §. Jag är inte heller beredd att genomföra den omformulering av paragrafens tredje stycke som lagrådet har föreslagit. I det remitterade förslaget har detta lagrum byggts upp så att det fall som i praktiken torde komma att bli det vanligen förekommande regleras i första meningen, nämligen att inbetalning görs eller säkerhet ställs i samband med att ansökan om upprättande av fond ges in till rätten. Motsvarande lagrum har i de andra nordiska länderna utformats på samma sätt.

#### 354 §

Den fråga som lagrådet har berört inledningsvis har samband med tolkningen av 351 § (och den bakomliggande 240 §). Som jag har anfört i anslutning till 351 § anser jag lagrådets påpekanden vara riktiga i sak. Med uttrycket "samtliga borgenärer" förstås givetvis samtliga borgenärer med sådana fordringar som fonden avser. Enligt min mening är det dock inte nödvändigt att göra någon ändring i lagtexten.

#### 355 §

Lagrådet har i fråga om beteckningen förvaltare anfört att en annan beteckning bör väljas för att det skall stå klart att det inte är fråga om en person med befogenheter liknande dem som tillkommer en konkursförvaltare. För sin del har lagrådet förordat beteckningen "god man". Lagrådet har också föreslagit att den gode mannens uppgifter skall anges i lagtexten utöver vad som framgår av 360 § i det remitterade förslaget.

Jag biträder lagrådets förslag om precisering av dessa uppgifter i lagtexten. När det gäller den terminologiska frågan är jag givetvis medveten om att det föreligger väsentliga skillnader mellan uppgifter och befogenheter för en förvaltare i en begränsningsfond och för en konkursförvaltare. Emellertid anser jag att det inte finns någon risk för missuppfattning. Detta gäller särskilt om de förtydligande tillägg införs som lagrådet har föreslagit i fråga om förvaltarens befogenheter. Jag har inte heller kunnat finna någon mera lämplig beteckning. Jag förordar därför att beteckningen förvaltare behålls. Däremot ansluter jag mig till lagrådets förslag till en redaktionell jämkning av första stycket.

## 356 §

Jag kan instämma i lagrådets uttalanden beträffande innebörden av begreppet "talan väcks i låga ordning". Anmälan av en fordran enligt denna paragraf bör alltså enligt min mening kunna jämföras med sådan väckande av talan som enligt 368 § (347 § enligt nu gällande sjölag) är en förutsättning för preskriptionsavbrott.

## 357 och 358 §§

I fråga om lagrådets uttalanden rörande dessa paragrafer hänvisar jag till vad jag har anfört under rubriken Femtonde kapitlet.

## 359 och 360 §§

Begränsningsmålet bör ses som ramen för det förfarande inom vilket olika slags tvister skall lösas. Som jag har anfört i remissprotokollet följer inte ett begränsningsmål automatiskt när en begränsningsfond upprättas. För att ett begränsningsmål skall uppstå krävs att talan väcks genom stämning. Vanligen torde denna stämning innefatta yrkande om fördelning av begränsningsfonden. Som lagrådet har framhållit i sitt yttrande behöver härefter inte varje borgenär väcka talan med yrkande om att hans fordran skall utgå ur fonden. Redan anmälan av en fordran i fondärendet får anses innefatta ett sådant yrkande. I konsekvens härmed räcker det för en borgenär som vill träda in i förfarandet sedan ett begränsningsmål har inletts att anmäla sin fordran.

Lagrådet har ansett att det beträffande parterna och partsställningen behövs mer klagörande uttalanden än de som har gjorts i remissprotokollet. Detta sägs gälla särskilt regeln i 360 § sista stycket och vad den avses innebära i förhållande till den partsställning som har gällt tidigare genom det sätt på vilket talan har väckts eller anmälan har gjorts.

Jag vill för egen del erinra om att den partsställning som det gäller är den som förekommer i tvister som uppkommer enligt 360 § fjärde stycket. Sålunda avses tvister som uppstår genom invändningar som har framställts antingen skriftligen före fondsammanträdet eller muntligen vid detta. Det sätt på vilket begränsningsmålet har uppkommit saknar i detta sammanhang betydelse. Partsställningen blir med andra ord beroende av innebörden av den ifrågavarande invändningen. Detta gäller dock med en reservation. Som jag har framhållit i remissprotokollet i specialmotiveringen till 360 § har jag ansett det vara naturligt att, i den mån den som har upprättat fonden uppträder i en tvist, betrakta denne som svarande. Detta betraktelsesätt kan förefalla märkligt, om det är gäldenären som har initierat begränsningsmålet genom att väcka en negativ fastställsetalan gentemot en enskild borgenär. Emellertid måste här beaktas att borgenären redan tidigare har anmält sin fordran och därmed företagit en processhandling som i praktiken företer stora likheter med väckande av fullgörelsetalan mot den som har upprättat fonden. I det sammanhanget får gäldenären anses ha

ställning av svarande. Det är mot denna bakgrund mitt uttalande om gäldenärens ställning skall ses. Frågan vilka andra slags partskonstellationer som kan uppstå blir naturligen beroende av hur den talan formuleras som uppkommer genom invändningen. Jag anser mig inte kunna göra några ytterligare uttalanden i denna fråga utöver vad jag har anfört i remissprotokollet. Det får överlämnas åt rättstillämpningen att med ledning av de uttalanden som har gjorts i lagstiftningsärendet avgöra frågan från fall till fall.

Lagrådet har också tagit upp frågan i vilken omfattning tredskodom skall få meddelas. Avsikten med den föreslagna regleringen är att utesluta tredskodom som påföljd för utevaro endast såvitt gäller själva fondsammansammanträdet. I sådana tvister som har berörts i det föregående skall däremot tredskodom kunna förekomma. Jag återkommer till denna fråga i anslutning till 361 §.

När det gäller de justeringar i lagtexten som lagrådet har föreslagit anser jag att de i huvudsak innebär förtydliganden av vad den tänkta ordningen anses innebära. Av hänsyn till den betydelse som jag tillmäter den nordiska rättslikheten finner jag mig dock inte kunna följa lagrådets förslag i fråga om 360 § första stycket tredje meningen i det remitterade förslaget (fjärde meningen i lagrådets förslag). Bestämmelsen i tredje stycket andra meningen i det remitterade förslaget, som motsvarar första stycket sista meningen i lagrådets förslag, är enligt min mening överflödiga. Vad som sägs där torde följa av 361 § första stycket som jämnställer fondsammansammanträdet med muntlig förberedelse (jfr 42 kap. 12 § rättegångsbalken).

#### 361 §

Jag har i anslutning till föregående paragraf berört frågan om tredskodom på grund av utevaro från fondsammansammanträde. Jag har mot bakgrund av vad jag har anfört där inte något att erinra mot lagrådets förslag att en otvetydig bestämmelse som utesluter tredskodom vid sådan utevaro tas in i femtonde kapitlet. Jag ansluter mig också till förslaget att införa en föreskrift om att det i kallelsen till fondsammansammanträdet skall anges vad som blir följden när part uteblir.

Jag kan ansluta mig till lagrådets uppfattning att det är mindre lämpligt att förvaltaren, som har till uppgift att granska anmälda fordringar, göra upp förslag till fördelning av fonden och söka förlika tvistande parter, också uppträder som ombud för vissa parter.

#### 362 §

Jag delar lagrådets bedömning i anslutning till förevarande paragraf att särskild talan bör kunna föras mot avgöranden i frågor om omedelbar betalning. Som lagrådet har anfört bör en sådan bestämmelse tas in som ett andra stycke i paragrafen. Jag anser dock att hovrättens avgöranden i sådana frågor inte bör få överklagas. Utbetalning får självfallet inte ske

innan lagakraftätagande beslut föreligger. Någon föreskrift om detta torde inte vara nödvändig.

## 363 §

I enlighet med vad jag har anfört i anslutning till 357 § anser jag mig inte kunna tillstyrka den ändring i förevarande paragraf som lagrådet har föreslagit.

## 364 §

Jag instämmer i vad lagrådet har anfört om att bestämmelsen bör anses gälla "lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet".

Lagrådet har också berört frågan vilken rättskraft som följer med ett avgörande beträffande rätten till ansvarsbegränsning. Detta spörsmål beror i viss utsträckning på om det är möjligt att bryta rätten till ansvarsbegränsning gentemot enstaka borgenärer (men inte mot samtliga). Under hänvisning till vad jag har anfört här om i anslutning till 239 § vågar jag för min del inte utesluta att detta slag av avgöranden kan komma att tillerkännas en mera omfattande rättsverkan än vad lagrådet har förutsatt. På grund härav är jag inte beredd att, som lagrådet har föreslagit, från bestämmelsens tillämpningsområde utesluta frågor om ansvar och ansvarsbegränsning. Lagrådet har å andra sidan föreslagit att även tilläggsbeloppet skall nämnas i bestämmelsen. Med hänsyn till tilläggsbeloppets karaktär av säkerhet för förvaltarens ersättningsanspråk och rättegångskostnader samt ränta kan beslut om tilläggsbeloppets storlek inte omfattas av någon rättskraft. Det föreligger inte något hinder mot att den som har upprättat begränsningsfonden slutligen åläggs att betala ersättning utöver tilläggsbeloppet, om tilläggsbeloppet visar sig vara otillräckligt.

## 368 §

Som jag har anfört i anslutning till 200 § har jag ansett att i den paragrafen bör behållas hänvisningen till såväl 337 § som förevarande paragrafs första stycke 6 och 7. Även om regleringen av frågan i vad mån dessa bestämmelser går att åsidosätta genom avtal systematiskt inte hör hemma i 200 §, har jag funnit det vara en fördel om de bestämmelser som förbjuder avtalsvillkor till passagerares nackdel anges samlat.

Genom den ståndpunkt jag har intagit i fråga om 200 § skulle den jämkning som lagrådet har förordat beträffande förevarande paragraf vara överflödig. Å andra sidan är det givetvis värdefullt, om det även av denna paragraf framgår att möjligheten att genom avtal ändra preskriptionstiderna till passagerares nackdel inskränks genom andra bestämmelser i sjölagen. Jag föreslår därför att i förevarande paragrafs femte stycke görs en erinran om innehållet i 200 §.

Beträffande verkan såvitt gäller preskriptionsavbrott av en borgenärs anmälan av sin fordran hänvisas till vad jag har anfört i anslutning till 356 §.

*Ikraftträdandebestämmelsen*

Jag biträder lagrådets förslag.

*Vissa redaktionella ändringar*

Utöver de ändringar i lagtexten som jag har behandlat i det föregående bör vissa ändringar av redaktionell karaktär göras i ingressen samt i 177, 178, 182, 183, 186, 193, 196 och 234 §§.

Jag förordar vidare att de rent språkliga ändringar som i det remitterade förslaget har föreslagits beträffande 175 och 176 §§ inte genomförs.

**Förslaget till lag om ändring i lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss**

Lagrådet har i anledning av de föreslagna ändringarna i oljeansvarighetslagen uttalat att den uppdelning av bestämmelserna på två lagar som har gjorts i det remitterade förslaget av lagtekniska och praktiska skäl inte kan tillstyrkas. Lagrådet har föreslagit att regleringen i dess helhet liksom f.n. inordnas i oljeansvarighetslagen men att förfarandereglerna inte uttryckligen återges där utan får framgå genom hänvisning till sjölagen.

För egen del anser jag att goda skäl kan anföras både för den lagtekniska lösning som det remitterade förslaget innehåller och den som lagrådet har förordat. Jag ser dock en avgörande fördel med lagrådets lösning. Det finns nämligen anledning att förvänta sig att det i framtiden kan bli aktuellt att med svensk rätt införliva andra skadeståndsrättsliga konventioner som har ett system med begränsningsfond. Bl.a. torde den konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods som f.n. håller på att utarbetas komma att innehålla ett sådant system. Med det remitterade förslagets lösning skulle det bli nödvändigt att göra ändringar i sjölagens femtonde kapitel, om en sådan konvention införlivas med svensk rätt. Lagrådets lösning medför däremot att dessa bestämmelser inte behöver ändras. Den eventuella anpassning till sjölagens regler som behövs i sådana fall kan i stället göras i den lagstiftning som grundas på den nya konventionen. På grund av det anförda är jag beredd att tillstyrka de ändringar i oljeansvarighetslagen och sjölagen (350, 351 och 353 §§) som lagrådet har förordat.

I dansk och norsk lagstiftning har den lagstiftning som oljeansvarighetskonventionen ger upphov till tagits in som ett särskilt kapitel i resp. sjölag. Någon fullständig nordisk enhetlighet föreligger sålunda inte i fråga om utformningen av lagstiftningen om ansvaret för oljeskada. Jag anser därför att intresset av nordisk rättslikhet inte lägger något hinder i vägen mot att utforma lagstiftningen på det sätt som lagrådet har föreslagit. Det kan dock vara av värde att i ett nytt andra stycke till 350 § sjölagen lämna den upplysningen att bestämmelserna i 352 - 364 §§ i vissa delar tillämpas också i fråga om en sådan begränsningsfond som upprättas enligt 5 § oljeansvarighetslagen.

Lagrådet har föreslagit en ny lydelse av 6 § oljeansvarighetslagen. I

fjärde stycket av lagrådets förslag behandlas förfarandet när en begränsningsfond upprättas i mål rörande oljeskador. Av sista meningen i detta förslag synes motsättningsvis följa att det inte har någon betydelse för rätten till ansvarsbegränsning, om den som har upprättat fonden underlåter att inom utsatt tid betala in tilläggsbelopp eller ställa säkerhet för ett sådant belopp. Rätten till ansvarsbegränsning skulle sålunda inte gå förlorad.

I fråga om det konventionsenliga i att kräva tilläggsbelopp hänvisar jag till vad jag har anfört i specialmotiveringen till 353 § och vad jag nyss har sagt i anledning av lagrådets yttrande i anslutning till den paragrafen. Som framgår av remissprotokollet anser jag att varken 1976 års begränsningskonvention eller oljeansvarighetskonventionen hindrar den ordning med tilläggsbelopp som har tagits upp i det remitterade förslaget. Jag förordar därför med avvikelse från vad lagrådet har föreslagit en uttrycklig reglering av denna fråga i oljeansvarighetslagen. I 6 § bör föreskrivas att rätten till ansvarsbegränsning föreligger endast om ägaren (eller dennes försäkringsgivare) upprättar en fond uppgående inte bara till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren utan också till det tilläggsbelopp som domstolen kan ha fastställt. Detta innebär också att rätten till ansvarsbegränsning går förlorad om, efter det att rätten har beslutat om högre ansvarighetsbelopp eller högre tilläggsbelopp, den som har upprättat fonden underlåter att inom utsatt tid betala det felande beloppet eller trygga detta genom säkerhet. Liksom en globalfond skall dock oljeskadefonden anses bestå i dessa fall men utan den verkan som avses i 9 § oljeansvarighetslagen och 357 § sjölagen.

Det förtjänar emellertid påpekas att det inte enligt oljeansvarighetslagen gäller någon frist inom vilken begränsningsfond måste upprättas för att ägaren skall ha rätt till ansvarsbegränsning. Om ägaren har underlåtit att iaktta en frist som har utsatts i ett föreläggande enligt 353 § fjärde stycket sjölagen, återvinner ägaren rätten till ansvarsbegränsning genom att efter fristens utgång betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Under mellantiden har han dock inte haft det skydd mot kvarstad som föreskrivs i 9 § oljeansvarighetslagen.

I anledning av vad lagrådet har uttalat i övrigt beträffande detta lagförslag vill jag anföra följande.

Beträffande frågan om preklusion är att märka att den regel som förelås införd i 357 § sjölagen snarast är fördelaktigare för en skadelidande som inte iakttar den utsatta preklusionsfristen än den preklusionsbestämmelse som f.n. finns i 7 § andra stycket oljeansvarighetslagen. Skillnaden mellan de båda bestämmelserna är att det för att en sådan borgenär skall ha rätt till betalning ur fonden enligt oljeansvarighetslagen krävs att han har haft viss ursäkt för sin underlåtenhet att anmäla sitt anspråk inom anmälningsfristen. Något sådant krav för rätt till utdelning ur fonden ställs inte upp i den föreslagna bestämmelsen i sjölagen.

Jag biträder lagrådets förslag i fråga om omräkning av SDR till svensk

mynt. Hänvisningen till 369 § sjölagen innebär att omräkningen knyts till inbetalningsdagen resp. dagen då säkerhet ställs och inte till den dag då fonden upprättas. Härigenom undviks all osäkerhet i fråga om vilken tidpunkt som avses.

Vad angår lagrådets förslag att i 18 § tredje stycket första meningen byta ut ordet "frågor" mot "talan" vill jag påpeka att denna bestämmelse är en forumregel. Den har främst till syfte att slå fast vilken domstol som skall pröva dessa frågor. Någon prövning sker givetvis inte utan att sådan påkallas i den ordning som föreskrivs i sjölagen (jfr andra meningen). Jag finner därför inte anledning att följa lagrådets förslag på denna punkt.

I övriga delar godtar jag vad lagrådet har anfört samt ansluter mig till lagrådets förslag till utformning av lagtexten.

## Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

*dels* anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

*dels* godkänna den i London den 19 november 1976 avslutade konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar,

*dels* godkänna 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 ändringsprotokoll 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.

## Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

## Innehåll

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Propositionens lagförslag .....	3
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 5 januari 1983 ..	40
1 Inledning .....	40
2 Det internationella konventionsarbetet .....	42
2.1 Begränsning av redares ansvar .....	42
2.2 Befordran av passagerare och resgods .....	44
3 Gällande svensk rätt .....	44
3.1 Begränsning av redares ansvar .....	44
3.2 Befordran av passagerare och resgods .....	46
4 Konventionernas huvudsakliga innehåll .....	47
4.1 1976 års begränsningskonvention .....	47
4.2 Aténkonventionen .....	50
5 Allmän motivering .....	51
5.1 1976 års begränsningskonvention .....	51
5.1.1 Sveriges tillträde till konventionen .....	51
5.1.2 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen .....	57
5.1.3 Sär lösningar på vissa områden .....	60
5.1.3.1 Skador på hamnanläggningar m. m. ....	60
5.1.3.2 Fartyg under 300 ton .....	61
5.1.3.3 Fartyg för inre farvatten m. m. ....	63
5.1.3.4 Örlogsfartyg och andra statsfartyg .....	66
5.1.3.5 Personer och fartyg utan anknytning till konventionensstat .....	69
5.1.4 Upprättande och fördelning av begränsningsfond .....	69
5.1.5 Oljeskador .....	78
5.2 Aténkonventionen .....	81
5.3 Ratifikation av 1979 års protokoll till Haag-Visbyreglerna .....	87
6 Upprättade lagförslag .....	89
7 Specialmotivering .....	89
7.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen .....	89
Andra kapitlet .....	89
39 § .....	89
Femte kapitlet .....	89
120 § .....	89
168 § .....	90
Sjätte kapitlet .....	90
171 § .....	90
173—180 och 182—188 §§ .....	91
189 § .....	91
191 § .....	92
192 § .....	92
193 § .....	94
194 § .....	95
195 § .....	95
196 § .....	95
197 § .....	96
199 § .....	96
200 § .....	96

201 §	97
Tionde kapitlet	98
233 §	98
234 §	98
235 §	101
236 §	106
237 §	110
238 §	111
239 §	116
240 §	117
241 §	122
242 §	125
243 §	126
243 a §	127
Elfte kapitlet	129
261 §	129
Trettonde kapitlet	129
328 §	129
Fjortonde kapitlet	129
337 §	129
Femtonde kapitlet	130
350 §	130
351 §	131
352 §	132
353 §	134
354 §	138
355 §	139
356 §	140
357 §	140
358 §	141
359 §	141
360 §	142
361 §	145
362 §	146
363 §	146
364 §	148
Sextonde kapitlet	148
369 §	148
372–374 §§	148
Ikraftträdandet	148
7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss	149
2 §	149
5 §	149
6 §	149
7 §	150
9 §	150
13 och 14 §§	150
18 §	150
22 §	150
Ikraftträdandet	151
8 Hemställan	151
9 Beslut	151

Bilaga 1	Sammanfattning av sjölagsutredningens betänkande . . .	152
Bilaga 2	Sjölagsutredningens lagförslag . . . . .	158
Bilaga 3	1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar . . . . .	195
Bilaga 4	1979 års ändringsprotokoll-till Haag-Visbyreglerna . . .	231
Bilaga 5	Uppställning över begränsningsbeloppen enligt art. 6 i 1976 års begränsningskonvention jämförda med motsvarande belopp i 1957 års konvention . . . . .	242
Bilaga 6	De remitterade lagförslagen . . . . .	243
Utdrag ur lagrådets protokoll 1983-03-15 . . . . .		278
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde 1983-03-24 . . . . .		305