



Regeringens proposition

1992/93:5

om Sveriges tillträde till arrestkonventionen

Prop. 1992/93:5

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 25 juni 1992.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Reidunn Laurén

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Sverige tillträder 1952 års konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (arrestkonventionen).

Propositionen innehåller också förslag till den lagstiftning som krävs för att Sverige skall kunna tillträda konventionen.

Lagstiftningen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

1 Förslag till Lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

Härigenom föreskrivs följande.

1 §

Denna lag gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Lagen gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

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

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

2 §

Vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt denna lag, om något annat inte föreskrivs i lagen.

3 §

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på annat sätt,
2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,
3. bärgning,
4. skeppslegoavtal,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller liknande,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,
12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,
17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

4 §

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

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

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

5 §

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

6 §

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

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

7 §

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagen är inte tillämplig på ansökningar om kvarstad som har gjorts före ikraftträdandet.

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

Prop. 1992/93:5

Härigenom föreskrivs att 200, 336 och 337 §§ sjölagen (1891:35 s 1) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

200 §

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

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181-198 §§, 337 § andra *och tredje styckena* 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.

336 §

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag är tingsrätt, som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag *eller i lagen (1992:000) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden* är tingsrätt, som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som anges i första stycket uteslutande båt, som ej hålles i drift yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte, får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

337 §²

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*

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 336 § skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas.

¹ Lagen omtryckt 1985:176.

² Senaste lydelse 1992:795

sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts .

Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgodis 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 kändanden 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.

Trots bestämmelserna i första och andra stycket får talan även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Om säkerhet för en fordran har ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har upphört att gälla .

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

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

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen.

fartygets hemort anses som rederiets

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen. Tredje stycket gäller dock om fartyget är belagt med kvarstad .

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 juni 1992

Närvarande: Statsminister Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Johansson, Laurén, Hörnlund, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Björck, Davidson, Odell, Ask

Föredragande: statsrådet Laurén

Proposition om Sveriges tillträde till arrestkonventionen

1 Inledning

Konventionen om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (arrestkonventionen) antogs år 1952 vid en diplomatisk sjörettskonferens i Bryssel och trädde i kraft år 1956.

Ett tillträde till denna konvention har aktualiserats av att Sverige skall tillträda den mellan EFTA- och EG-staterna år 1988 ingångna konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, den s.k. Luganokonventionen (jfr prop. 1991/92:128, LU 36, rskr. 294). Ett svenskt tillträde till Luganokonventionen medför nämligen efter en övergångstid att svenska domstolar delvis förlorar sin behörighet att avgöra sjörättsmål med internationell anknytning. Detta kan emellertid i viss mån förhindras om Sverige tillträder arrestkonventionen.

Inom Justitiedepartementet har upprättats en promemoria (Ds 1991:70) om Sveriges tillträde till 1952 års konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (arrestkonventionen). I promemorian föreslås att Sverige tillträder konventionen. Promemorian innehåller också förslag till den lagstiftning som krävs för ändamålet. Den har remissbehandlats.

Remissyttranden har avgetts av Svea hovrätt, Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Samhällsvetenskapliga fakultetsnämnden vid Göteborgs universitet, Riksskatteverket, Kronofogdemyndigheten i Göteborgs och Bohus län, Sjöfartsverket, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Industriförbund, Svenska bankföreningen, Sjöassuradörernas förening, Sveriges Ångfartygs Assuransförening, Svenska sjörättsföreningen, Sveriges redareförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Sjömanslagsutredningen (K 1990:01), dispaschören Jan Sandström, Institutet för utländsk rätt och Axel Ax:son Johnsons institutet för sjörett och annan transporträtt (Sjörättsinstitutet).

Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges stuvareförbund/Svenska Hamnförbundet och Institutet för utländsk rätt AB har meddelat att man avstår från yttrande.

En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i lagstiftnings-
ärendet (dnr 91-3200).

Till protokollet i detta ärende bör fogas de lagförslag som läggs fram i pro-
memorian som *bilaga 1*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 27 maj 1992 att inhämta lagrådets yttrande över
de lagförslag som utarbetats i ärendet. De till lagrådet remitterade förslagen
bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Lagrådet har föreslagit vissa omformuleringar men i övrigt godtagit lagför-
slagen. När det gäller lagförslag 1 har lagrådet utvecklat sin syn på förhållan-
det mellan 4 och 5 §§ (se avsnitt 6.1). Lagrådets yttrande bör fogas till proto-
kollet som *bilaga 3*.

Jag har med anledning av lagrådets påpekanden gjort vissa redaktionella
ändringar i de remitterade lagförslagen.

2 Arrestkonventionen

2.1 Bakgrund

Arrestkonventionen antogs vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1952 och trädde i kraft år 1956. Ett sextiotal stater har tillträtt konventionen. Bland dessa kan nämnas samtliga tolv EG-stater. Av de nordiska staterna har endast Danmark tillträtt konventionen. Detta skedde våren 1989. Där-
emot har bl.a. Förenta staterna, Japan och vad som tidigare utgjorde Sovjet-
unionen hittills valt att ställa sig utanför.

Sverige deltog i 1952 års diplomatkonferens i Bryssel. Arrestkonventionen remissbehandlades år 1955 och fick då ett övervägande negativt mottagande. 1958 års sjölagskommitté övervägde sedan frågan om ett svenskt tillträde till konventionen och redovisade sina överväganden i betänkandet (SOU 1965:18) Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och dispasch. Ansvarsbestämmelser m.m. Kommittén delade i allt väsentligt de negativa synpunkter som lagts fram under remissbehandlingen och avstyrkte därför Sveriges tillträde till konventionen. Utredningsarbetet genomfördes i samråd med de övriga nordiska sjölagsutredningarna, vilka intog samma ståndpunkt för sina respektive länders del (a.a. s. 90–94).

Frågan om en revision av konventionen har behandlats vid Comité Maritime Internationals (CMI) internationella konferens i Lissabon år 1985. Vid konferensen befanns det föreligga behov av så genomgripande ändringar i konventionstexten att ett förslag till en ny konvention på samma område utarbetades. Detta förslag vann stor anslutning vid konferensen. Vissa stater, däribland Sverige, avstod emellertid från att rösta om förslaget.

På FN-organen UNCTAD:s (United Nations Conference on Trade and Development) och IMO:s (International Maritime Organization) uppdrag arbetar sedan år 1986 en expertgrupp med en översyn av 1926 och 1967 års konventioner om sjöpanträtt och skeppshypotek. Majoriteten av den expertgruppen har ansett att arrestkonventionen utgör en lämplig reglering av frågorna om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder avscende havsgående fartyg. Man har dock förklarat att en i huvudsak redaktionell anpassning av arrestkonventionens terminologi till resultatet av expertgruppens arbete så småningom kan bli aktuell. Mot denna bakgrund torde en så genomgripande översyn av arrestkonventionen som förordades vid CMI-kongressen år 1985 knappast komma till stånd inom överskådlig tid.

Frågan om ett svenskt tillträde till arrestkonventionen har fått förnyad aktualitet i och med antagandet av konventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, den s.k. Luganokonventionen, som Sverige skall tillträda (jfr prop. 1991/92:128, LU 36, rskr. 294). Ett svenskt tillträde till Luganokonventionen skulle medföra att svenska domstolar skulle förlora delar av sin behörighet att pröva sjörättsliga mål med internationell anknytning, såvida inte arrestkonventionen tillträds inom en närmare angiven övergångstid.

Arrestkonventionen syftar till att skydda sjöfarten mot att fartyg hålls kvar för privaträttsliga fordringar som saknar varje anknytning till fartyget. Den syftar vidare till att ett fartyg skall få fortsätta sin resa om säkerhet ställs för den aktuella fordringen. Konventionen innehåller också bestämmelser om domstolars behörighet att avgöra sjörättsliga tvister. Konventionen utgör en kompromiss mellan anglosaxisk rätt å ena sidan och kontinental (främst fransk) rätt å den andra sidan.

En redogörelse för konventionen lämnas i det följande. Redogörelsen är en sammanfattning av den redogörelse för konventionen som lämnades i promemorian (Ds 1991:70 s. 12-24). Till vissa speciella frågor om konventionens innebörd återkommer jag i den allmänna motiveringen och i specialmotiveringen (avsnitten 4 och 6).

Konventionstexten i dess franska och engelska lydelse samt en inom Justitiedepartementet gjord översättning till svenska liksom en förteckning över konventionsstaterna bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4 och 5*.

Artikel 1

I artikelns § 1 uppräknas ett antal anspråk som grundar sig på sjörättsliga förhållanden, s.k. sjöfordringar. Uppräkningen omfattar såväl utomobligatoriska som kontraktuella anspråk som uppkommit i samband med ett fartygs drift. Även tvister om äganderätten och besittningen till ett fartyg räknas hit liksom fordringar som är förenade med inteckning i ett fartyg.

En närmare genomgång av sjöfordringarna sker i specialmotiveringen.

Artikelns § 2 innehåller en definition av begreppet arrest. Därmed avses att genom ett rättsligt förfarande hålla kvar ett fartyg till säkerhet för en sjöfordran. Säkerhetsåtgärden får dock inte användas för att trygga verkställigheten av en redan meddelad dom.

I § 3 definieras begreppet person. Begreppet omfattar inte endast fysiska personer och privaträttsliga juridiska personer utan även stater, offentliga myndigheter och allmänna inrättningar. I § 4 definieras begreppet borgenär som en person som gör gällande att han har en sjöfordran.

Artikel 2

Enligt denna artikel får ett fartyg från en konventionsstat beläggas med arrest endast för en sådan fordran som omfattas av uppräknningen i artikel 1 § 1. Ett betydelsefullt undantag från konventionens huvudregel görs emellertid genom att det föreskrivs att konventionens bestämmelser inte inverkar på de rättigheter och befogenheter som tillkommer en stat, offentliga myndigheter eller hamnmyndigheter att enligt lagen i den staten förordna om kvarstad på ett fartyg eller att kvarhålla eller på annat sätt hindra det från att gå till sjöss. Myndigheterna har alltså oberoende av konventionen rätt att ingripa mot fartyg för att säkra offentligrättsliga fordringar liksom för att tillgodose säkerhetsaspekter och andra publika hänsyn. Rent privaträttsliga fordringar som en myndighet kan ha erhåller däremot inte någon förmånsbehandling.

I artikelns § 1 föreskrivs att en borgenär har rätt att utverka arrest antingen i det fartyg som sjöfordringen hänförs till eller i något annat fartyg som tillhör den person som vid tiden för fordringens uppkomst var ägare till det förstnämnda fartyget, s.k. systerfartyg. Från denna huvudregel finns vissa undantag. I de fall sjöfordringen riktar sig mot befraktaren gäller enligt artikelns § 4 särskilda bestämmelser, till vilka jag återkommer. Slutligen kan en stat med stöd av artikel 10 i samband med tillträde till konventionen reservera sig mot att tillämpa artikel 3 i fråga om arrest för fordringar som är förknippade med panträtt i fartyget på grund av inteckning.

Konventionen tillåter alltså att ett fartyg beläggs med kvarstad för alla sjöfordringar som hänförs till detta oavsett om fordringarna är förenade med sjöpanträtt eller panträtt på grund av inteckning e.d. Fartygets ansvar för sjöfordringar påverkas inte av förändrade ägarförhållanden. Även en förvärvare som varit i god tro och inte känt till skulder som överlåtarens dragit på sig, exempelvis på grund av ett fraktavtal, riskerar att fartyget beläggs med kvarstad för dessa skulder.

Artikelns § 2 behandlas i samband med § 4.

Enligt § 3 gäller som huvudregel att ett fartyg inte får beläggas med arrest mer än en gång för samma fordran på begäran av samma borgenär. Med arrest likställs i detta sammanhang att säkerhet tidigare ställts för att undvika eller upphäva ett beslut om arrest. Skulle borgenären ändå lyckas utverka ett nytt förordnande om arrest för samma fordran, skall detta beslut upphävas och fartyget frigges.

Förbudet mot upprepade säkerhetsåtgärder är emellertid inte absolut. Sålunda föreligger inte hinder mot en ny arrest för samma fordran om den säkerhet som ställts i det tidigare arrestärendet redan har släppts fri. Ett mer generellt undantag görs för det fall borgenären kan visa att det finns särskilda skäl för arrest. Denna undantagsregel kan vara tillämplig om den ursprungligen ställda säkerheten till följd av sedermera inträffade omständigheter blivit otillräcklig eller bristfällig.

Om en borgenär har fått till stånd arrest i ett fartyg för en fordran, kan han inte genom att överlåta fordringen kringgå regeln att fartyget inte åter får beläggas med arrest för samma fordran. Detta får anses följa av artikel 8 § 5. Den identitet mellan den ursprungliga borgenären och en förvärvare av fordringen som följer av den paragrafen tar visserligen i första hand sikte på andra förhållanden än förnyad arrest, men den får anses ha en generell tillämpning.

I § 4 föreskrivs att ett fartyg kan beläggas med arrest även för fordran mot annan än fartygets ägare.

Enligt paragrafens första stycke kan vid skeppslega (charter by demise) en borgenär som har en sjöfordran mot förhyraren erhålla arrest antingen i de förhyrda fartyget, om fordringen hänförs till detta, eller i något annat fartyg som tillhör förhyraren. Däremot kan inte systerfartyg till det förhyrda fartyget beläggas med arrest för en sådan fordran.

I paragrafens andra stycke sägs att bestämmelsen i första stycket skall vara tillämplig även i andra fall då någon annan person än fartygets registrerade

ägare är ansvarig för fordringen. Denna bestämmelse tycks vara tillämplig på alla typer av befraktningsavtal. Ett fartyg kan alltså beläggas med arrest för en rad fordringar mot befraktaren.

Som framgått kan inte endast det fartyg till vilket sjöfordran hänförs sig beläggas med kvarstad. Borgenärerna har också möjlighet att utverka säkerhetsåtgärd i ett systerfartyg, dvs. i något annat fartyg som tillhör samme ägare. Ett fartyg skall enligt § 2 anses tillhöra samma ägare när alla andelar i fartyget tillhör samma person eller personer. Jag återkommer till innebörden av den bestämmelsen i specialmotiveringen.

Det är att märka att borgenären kan få kvarstad för sin fordran endast i ett fartyg – antingen i det fartyg till vilket sjöfordran hänförs sig eller i ett systerfartyg. Systerfartyget skall ägas av den person som vid tiden för fordringens uppkomst ägde det fartyg till vilket sjöfordringen hänförs sig. Övergår äganderätten till systerfartyget till någon annan, upphör detta fartygs ”ansvar” för sjöfordringen.

För vissa sjöfordringar får emellertid inte ett systerfartyg beläggas med kvarstad. Vad som undantagits från denna möjlighet är tvister om äganderätten till ett fartyg, vissa tvister mellan delägare till ett fartyg samt fordringar som på grund av avtal är förenade med panträtt (inteckning) i ett fartyg.

Artikel 4

Enligt denna artikel får arrest beslutas endast av domstol eller annan judiciell myndighet.

Artikel 5

Artikeln innehåller regler om hävande av arrest. Ett fartyg som har belagts med arrest skall friges av domstol eller annan judiciell myndighet sedan säkerhet har ställts för sjöfordringen. Säkerheten kan utgöras av borgen eller av annan allmänt accepterad säkerhet, t.ex. en bankgaranti. Kan parterna inte enas i fråga om säkerheten, ankommer det på domstolen eller myndigheten att bestämma dess beskaffenhet och belopp.

I de fall kvarstad har beviljats för en sjöfordran i en tvist om äganderätten till fartyget eller i en tvist mellan fartygets delägare föreskrivs ett alternativ till frigivande mot säkerhet. I dessa situationer får domstolen eller myndigheten i stället besluta om inskränkningar i besittningshavarens rätt att använda fartyget. Sådana begränsningar kan exempelvis innebära förbud mot att fartyget lämnar statens territorialhav eller mot att fartyget används för befordran av visst gods eller ett åläggande för besittningshavaren att nedsetta ersättning för nyttjandet av fartyget.

I artikelns tredje stycke anges att den som ställer säkerhet för att få ett fartyg frigivet inte därigenom anses ha medgivit fordringen eller avstått från möjligheten att åberopa begränsningar i redaransvaret.

Enligt artikelns första stycke skall alla frågor om borgenärens ansvar för den skada som genom ett felaktigt arrestbeslut kan tillskyndas motparten avgöras enligt rätten i den stat där beslutet har fattats.

Förfarandefrågor skall enligt artikelns andra stycke helt styras av nationell lagstiftning.

Artikel 7

§ 1 upptar bestämmelser om rätt för domstolarna i den konventionsstat där kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd har verkställts att i sak pröva den fordran som har föranlett beslutet om säkerhetsåtgärd. Det slås inledningsvis fast att sådan domsrätt tillkommer domstolarna i en konventionsstat, om dessa enligt nationell lag är behöriga att pröva tvisten. Alternativt anges ett antal situationer då domstolarna i den aktuella konventionsstaten skall vara behöriga att pröva tvister, även om de enligt inhemsk lag inte redan har sådan behörighet. Bland dessa kan nämnas *att* borgenären har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i denna stat, *att* fordringen uppkommit under den resa under vilken arresten verkställts (vilket även torde omfatta fall då arrest avväjts genom att säkerhet ställts för fordran) och *att* fordringen avser bärgning. Den i § 1 punkt d) omnämnda konventionen från år 1910 rörande bestämmelser om fartygs sammanstötning har ratificerats av Sverige (se prop. 1912:26, LU 32, rskr. 151). Artikel 13 i den konventionen motsvaras av 222 § SjöL.

I § 2 behandlas den situationen att domstolen i den ort där fartyget har belagts med arrest inte är behörig att pröva målet i sak. I sådant fall skall den domstol eller myndighet som beslutat om arresten dels förklara att säkerhet som ställts för fartygets frigivande skall avse fullgörandet av dom som kan komma att meddelas av en behörig domstol, dels bestämma en frist inom vilken borgenären skall väcka talan vid sistnämnda domstol.

Också om parterna kommer överens om att tvisten skall handläggas av en annan domstol än domstolen inom vars domkrets arresten har verkställts eller om de hänskjuter tvisten till skiljedom, får enligt § 3 den domstol eller myndighet som fattat beslut om säkerhetsåtgärden besluta om en frist inom vilken borgenären skall väcka sin talan.

Försitter borgenären en frist som beslutats enligt § 2 eller § 3, skall fartyget eller säkerheten enligt § 4 på motpartens begäran friges.

Av § 5 framgår att bestämmelserna i de föregående paragraferna inte skall tillämpas i fall som omfattas av bestämmelserna i 1868 års reviderade konvention angående Rhenfarten. Denna konvention behandlar sjöfarten på floden Rhen. Den innehåller bl.a. bestämmelser (artiklarna 33-35) om behörighet för vissa s.k. flodtribunaler att pröva brottmål och tvistemål med anknytning till sjöfarten på Rhen. Till konventionen är anslutna Belgien, Frankrike, Nederländerna, Schweiz, Storbritannien och Tyskland.

Artikel 8

Denna artikel reglerar konventionens tillämpningsområde. § 1 anger att konventionens bestämmelser skall tillämpas på varje fartyg som för en för-

dragsslutande stats flagg inom en fördragsslutande stats område. Enligt § 2 får tillämpningsområdet utvidgas till att avse även fartyg som för en icke-fördragsslutande stats flagg. Detta hindrar dock inte att sådana fartyg kan beläggas med säkerhetsåtgärder också för andra fordringar än sjöfordringar. § 3 medger att en konventionsstat utsätter icke-fördragsslutande stater och personer som inte har sitt hemvist eller huvudsakliga driftställe i en konventionsstat för negativ särbehandling med avseende på konventionens bestämmelser. § 4 öppnar möjlighet för en konventionsstat att såvitt avser interna sjörättsliga tvister tillämpa nationell lag. I § 5 slutligen föreskrivs att en förvärvare av en sjöfordran skall anses ha sitt hemvist eller huvudsakliga driftställe i samma stat som den ursprunglige borgenären. Denna identitet mellan den ursprunglige borgenären och en förvärvare av fordringen anses som tidigare nämnts inte ta sikte endast på de förhållanden som avses i paragrafen utan ha en generell tillämpning.

Artikel 9

Enligt denna artikel skall arrestkonventionen inte anses grunda en rätt till talan som med undantag för bestämmelserna i konventionen inte skulle föreligga enligt konventionsstatens nationella lag. Inte heller grundar konventionen i sig någon sjöpanträtt som inte föreligger enligt nationell lag eller enligt konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek, om denna konvention är tillämplig. Bestämmelsen kommenteras närmare i avsnitt 4.2.4.

Artikel 10

I denna artikel öppnas vissa reservationsmöjligheter. En konventionsstat får sålunda i samband med tillträdet till konventionen förbehålla sig att i fråga om säkerhetsåtgärder för fordringar som avser äganderätten eller besittningen till ett fartyg eller intäkter från detta tillämpa nationell lag i stället för konventionens bestämmelser liksom att inte tillämpa artikel 3 beträffande en fordran som är förenad med panträtt i fartyget på grund av inteckning.

Artikel 11

Enligt denna artikel åtar sig konventionsstaterna att hänskjuta frågor om konventionens tolkning och tillämpning till skiljedom. Har konventionsstater kommit överens om att hänskjuta tvister dem emellan till den Internationella domstolen i Haag, är det i stället denna domstol som är behörig att pröva tvister mellan dem om tolkning och tillämpning av konventionen.

Artiklarna 12-18

Dessa artiklar innehåller sedvanliga slutbestämmelser.

3.1 Allmänt om Luganokonventionen

Frågan om en svensk ratifikation av arrestkonventionen har ett nära samband med en svensk anslutning till den konvention om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område som antogs den 16 september 1988 i Lugano. Det hade varit en fördel om dessa båda konventioner hade kunnat tillträdas samtidigt. Jag skall senare återkomma till den frågan (se avsnitt 4.2.6).

Mellan medlemsstaterna i den europeiska ekonomiska gemenskapen (EG) gäller 1968 års Brysselkonvention om domstols behörighet och om verkställighet av domar. Brysselkonvention får tillträdas endast av EG-stater.

Luganokonventionen är så gott som likalydande med Brysselkonventionen. Den får i första hand tillträdas av EG:s och EFTA:s medlemsstater. Genom Luganokonventionen kan enhetliga domsrätts- och verkställighetsregler komma att gälla inom hela EG- och EFTA-området. Brysselkonventionen och Luganokonventionen är alltså två parallella instrument varav det ena gäller EGs medlemsländer emellan medan det andra gäller mellan EG- och EFTA-länderna samt EFTA-länderna inbördes. Bland huvuddragen i de båda konventionerna finns det anledning att här nämna följande.

Konventionerna täcker privaträttens område (civila och kommersiella mål). De är s.k. dubbla konventioner; de reglerar inte bara frågor om erkännande och verkställighet utan också den direkta behörigheten, dvs. vilken stat som har domsrätt vid olika slag av internationella tvister. Dessa behörighetsregler är alltså direkt tillämpliga redan i den stat där rättegången äger rum.

Konventionerna utgår från en grundprincip om "domars fria rörlighet", dvs. att meddelade domar i största möjliga utsträckning skall kunna flyta fritt över gränserna. Genom att det i konventionerna finns direkta behörighetsregler och vissa andra regler som är tillämpliga under rättegången har man i hög grad kunnat begränsa de olika staternas möjligheter att vägra erkänna eller verkställa domar som har meddelats i de andra konventionsstaterna.

Konventioner som konventionsstaterna har ingått på särskilda områden har emellertid företräd framför Bryssel- och Luganokonventionerna. I den mån sådana konventioner innehåller bestämmelser om domstolars internationella behörighet eller om erkännande och verkställighet av domar, skall dessa bestämmelser alltså tillämpas i stället för Bryssel- och Luganokonventionernas regler.

I fråga om domstolarnas behörighet är huvudregeln att tvister som faller inom konventionernas tillämpningsområde skall prövas i den stat där svaranden har hemvist. Användningen av s.k. exorbitanta behörighetsregler förbjuds uttryckligen i förhållande till en svarande i en annan konventionsstat. Härmed avses exempelvis behörighetsregler som tillåter att talan får väckas i en stat endast på grund av att svaranden har tillgångar där. Sådana regler behövs inte i förhållandet mellan två stater som erkänner och verkställer varandras domar. I artikel 3 i Luganokonventionen förekommer sålunda en ex-

emplifierande uppräknig av sådana exorbitanta forumregler som är förbjudna. För svensk del anges här förmögenhetsforum i 10 kap. 3 § rättegångsbalken (RB).

I förhållande till en svarande som har hemvist i en tredje stat, dvs. en stat som inte omfattas av konventionerna, får däremot de nationella behörighetsreglerna, inklusive de exorbitanta, tillämpas. En kändande som har hemvist i en konventionsstat får dessutom, på samma villkor som medborgarna i den staten, åberopa dessa nationella behörighetsregler gentemot en svarande som har hemvist i en tredje stat. Parternas medborgarskap spelar ingen roll för frågan i vilken stat en tvist skall prövas. Konventionerna innehåller också speciella behörighetsregler för vissa mål.

Konventionerna innehåller även bestämmelser bl.a. om prorogation och lis pendens.

En närmare redogörelse för konventionerna finns i prop. 1991/92:128 om Sveriges tillträde till Luganokonventionen.

3.2 Luganokonventionens reglering av sjörättsliga frågor

Sjörättsliga frågor behandlas på olika ställen i Luganokonventionen, bl.a. i artiklarna 5.7 och 54A. Bestämmelserna är identiska med Brysselkonventionens. Dessa tillkom i samband med Danmarks, Irlands och Storbritanniens tillträde till Brysselkonventionen år 1978. Man var inom EG ense om att det inte fanns något behov av särskilda behörighetsregler för sjörättsmål. Skälet härför var bl.a. Brysselkonventionens regler om att en stat behåller sin behörighet att pröva ett mål med stöd av en sjörättslig konvention, och detta även om svarenden har hemvist i en konventionsstat som inte är ansluten till samma konvention. Dessutom var alla förhandlande stater eniga om att samtliga stater borde tillträda 1952 års arrestkonvention. För detta ändamål avgav staterna en gemensam deklaration. Regleringen kunde därför inskränka sig till de ovan nämnda artiklarna. Luganokonventionen bygger på samma förutsättningar.

Eftersom andra behörighetsregler än de som anges i Luganokonventionen inte får tillämpas av konventionsstaterna och särskilt som de exorbitanta forumreglerna har utmönstrats genom artikel 3, innebär ett tillträde till Luganokonventionen att domsrätten för en tillträdande stat begränsas. Domstolarna i en konventionsstat är emellertid enligt artikel 24 – oberoende om de har behörighet att pröva målet i sak – behöriga att förordna om kvarstad och andra säkerhetsåtgärder. I arrestkonventionens artikel 7 ges, som tidigare nämnts, bestämmelser om behörighet för domstolarna i den stat där kvarstad meddelats att pröva målet också i sak. Denna behörighet accepteras i Luganokonventionen, eftersom särskilda konventioner har företräd framför Luganokonventionen (artikel 57). För att en stat skall behålla sin behörighet att pröva ett sjörättsmål i sak sedan kvarstad har beviljats krävs med andra ord att också arrestkonventionen tillträds.

För att ge bl.a. de nordiska staterna den tid som erfordras för ratifikation m.m. har artikel 54A tillskapats. I denna artikel, som bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 6*, ges bestämmelser motsvarande vissa delar av arrestkonventionen. Bestämmelserna gäller under längst tre år räknat från

ikraftträdandet av Luganokonventionen för respektive stat. Av bestämmelserna i artikel 54 A motsvarar punkten 1 artikel 7 i arrestkonventionen. Någon hänvisning till nationell lag finns dock inte i punkten 1. Punkterna 2-4 motsvarar artikel 3 och punkten 5 motsvarar artikel 1 i arrestkonventionen.

Enligt *artikel 5.7* kan i fråga om tvist om betalning av bärgarlön för bärgning av skeppslast eller för frakt talan mot den som har hemvist i en konventionsstat väckas i en annan konventionsstat vid den domstol där lasten eller frakten a) har blivit föremål för kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd för att säkerställa sådan betalning, eller b) kunde ha blivit föremål för en sådan säkerhetsåtgärd, om inte borgen eller annan säkerhet hade ställts. En ytterligare förutsättning för behörigheten är att det görs gällande att svaranden har någon rätt till lasten eller frakten eller att han hade en sådan rätt vid tiden för bärgningen. Bestämmelsen kan sägas komplettera arrestkonventionens behörighetsregler gällande fartyg genom att tillåta arrestforum också i fråga om last och frakt.

4.1 Sveriges tillträde till arrestkonventionen

Mitt förslag: Sverige skall tillträda konventionen. Konventionen skall införlivas i svensk rätt genom transformering i en särskild lag.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se promemorian s. 42).

Remissinstanserna: Förslaget om ett svenskt tillträde till arrestkonventionen har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det stora flertalet. Några har emellertid ställt sig tveksamma. De som berört frågan om hur konventionen skall införlivas med svensk rätt har samtliga tillstyrkt att detta sker genom transformering i form av en särskild lag.

Skälen för mitt förslag: Som tidigare nämnts deltog Sverige i den diplomatkonferens år 1952 i Bryssel vid vilken arrestkonventionen upprättades. Sverige undertecknade emellertid inte konventionen. Vid den remissbehandling av konventionen som skedde år 1955 avstyrkte de flesta remissinstanserna en svensk anslutning. Det ansågs att konventionen i flera hänseenden var invecklad och oklar. Särskilt forumreglerna kritiserades. Från flera håll påpekades att konventionsstaterna i viktiga hänseenden lämnades alltför stort utrymme för nationella särregler och att den eftersträlvade enhetligheten på så sätt inte kunde antas komma till stånd. Genomgående ansågs det vara en brist att enhetliga regler inte åstadkommits i fråga om skyldighet för kvarstadssökanden att svara för skada som tillskyndas motparten och att ställa säkerhet för sådan skada. Det framhölls att reglerna till motverkande av dubbelkvarstad inte var fullständiga och gjorde det möjligt med dubbelkvarstad exempelvis i fall då flera skadelidande hävdar anspråk mot redaren på grund av en och samma olycka. Också det förhållandet att konventionen innehöll flera element som var främmande för svensk rätt väckte kritik. Således påpekades att enligt konventionen kvarstad kunde komma i fråga endast för särskilt uppräknade fordringar och att kvarstad var möjlig även om kravet inte gällde fartygets ägare eller fordringen inte var förenad med panträtt i fartyget. Det underströks slutligen från flera håll att en anslutning inte borde ske innan det visat sig i vilken utsträckning konventionen skulle komma att ratificeras av de större sjöfartsnationerna.

1958 års sjölagskommitté delade i allt väsentligt de synpunkter som sålunda framkommit under remissbehandlingen. Kommittén fann att de brister som konventionen företedde från svensk synpunkt var så väsentliga att Sverige inte med fördel kunde tillträda konventionen och avstyrkte således ett sådant tillträde (jfr SOU 1965:18 s. 94).

Sedan sjölagskommittén prövade frågan om en svensk anslutning till arrestkonventionen har förhållandena i viss mån ändrats. Flera viktiga sjöfartsnationer har sålunda tillträtt konventionen och samtliga EG-stater är numera anslutna till denna. Konventionen tycks i praktiken ha fungerat bra, något som bekräftats av den expertgrupp som på UNCTAD:s och IMO:s uppdrag ser över sjöpanträttskonventionerna.

Ett svenskt tillträde till konventionen innebär att svenska fartyg i konventionsstaterna skulle komma att åtnjuta de fördelar som arrestkonventionen trots allt innebär. Det gäller framför allt begränsningen av de fordringar för vilka arrest kan erhållas och rätten att få åtgärden hävd sedan säkerhet har ställts.

Även för svenska fordringsägare kan ett sådant tillträde vara av värde. Artikel 8 § 3 i arrestkonventionen ger nämligen en konventionsstat rätt att utesluta personer som inte har sitt hemvist eller huvudsakliga driftställe i en fördragslutande stat från konventionens förmåner, t.ex. tillgången till arrestforum. En svensk anslutning till konventionen undanröjer alltså risken för att svenska borgenärer med sjöfordringar missgynnas.

Ett annat och mycket viktigt skäl för ett tillträde är tillkomsten av Lugano-konventionen. Svensk domsrätt i sjörättsmål med internationell anknytning grundas idag i stor utsträckning på att det fartyg till vilket tvisten hänförs finns här i riket eller här har varit föremål för kvarstad. Eftersom Lugano-konventionen inte tillåter användning av exorbitanta behörighetsregler i förhållande till en svarande med hemvist i en konventionsstat skulle ett tillträde till Lugano-konventionen begränsa svenska domstolars behörighet att avgöra sjörättsmål.

Genom att tillträda arrestkonventionen behåller Sverige behörigheten för svenska domstolar att pröva sjörättsmål i sak sedan kvarstad har meddelats (jfr avsnitten 3.1 och 3.2). Möjligheten att föra talan om en fordran inför en domstol i det egna landet är en betydelsefull rättighet. Förberedandet och utförandet av talan blir enklare och billigare. Möjligheterna till verkställighet ökar.

Lugano-konventionen förutsätter att samtliga konventionsstater skall tillträda arrestkonventionen. Jag har erfarit att Finland och Norge som en följd av ett tillträde till Lugano-konventionen torde komma att tillträda arrestkonventionen. Sverige har nu sökt medlemskap i EG. Om Sverige blir fullvärdig medlem av Gemenskapen, torde en sådan anslutning under alla förhållanden bli nödvändig. Jag finner det därför naturligt att Sverige redan nu tillträder arrestkonventionen.

De remissinstanser som är tveksamma till ett tillträde till arrestkonventionen har framhållit att behörighetsfrågan väger mindre tungt eftersom handläggningen av tvister på det sjörättsliga området i stor utsträckning styrs av skiljedoms- och prorogationsklausuler. Man har också anfört att de invändningar som tidigare kunnat riktas mot arrestkonventionen i stort sett kvarstår och påpekat att flera stora sjöfartsnationer fortfarande inte tillträtt konventionen. Även det faktum att vissa fordringar med nära anknytning till olika sjöfartsförhållanden, t.ex. skadestånd på grund av oljeföroreningar, inte omfattas av de i konventionen uppräknade sjöfordringarna har åberopats som ett skäl mot en svensk anslutning.

Jag kan i och för sig instämma i att behörigheten att avgöra kontraktsrättsliga tvister i sjörättsförhållanden ofta bestäms av skiljedomsklausuler och prorogationsavtal. I sådana fall inverkar inte Lugano-konventionens reglering av forumfrågan. Men om kontraktsparterna inte har avtalat att tvister dem emellan skall avgöras genom skiljedom eller med tillämpning av viss lag eller vid viss domstol liksom då det är fråga om utomobligatoriska anspråk,

är det angeläget att så långt möjligt hävda svenska intressen. För övrigt anser jag att flertalet av de olägenheter som ett tillträde till arrestkonventionen befarats medföra kan undanröjas genom åtgärder i samband med att konventionen införlivas i svensk rätt. Till dessa frågor återkommer jag senare.

Vad angår skadeståndsanspråk för oljeföroreningar finns det anledning att uppmärksamma 13 § i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Där finns bestämmelser om att det för utländska 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. Om denna skyldighet inte fullgörs, får enligt 7 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen utser meddela förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium.

Av intresse i sammanhanget är också 7 kap. 5 § sistnämnda lag där det föreskrivs att om utsläpp av olja eller något annat skadligt ämne sker från ett fartyg i strid mot gällande bestämmelser eller om det skäligen kan befaras att så kommer att ske och det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium eller svenska intressen i övrigt kan skadas härigenom i avsevärd mån, får Sjöfartsverket eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela de förbud och förelägganden som är nödvändiga för att förebygga vattenförorening, såsom bl.a. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa.

Det sagda innebär att det finns möjligheter att vid sidan om arrestkonventionens reglering ingripa med anledning av vattenföroreningar och oljeskador. Olägenheten av en begränsning av möjligheterna att på civilrättslig grund kunna belägga ett fartyg med kvarstad torde därmed vara begränsad.

De skäl som vissa remissinstanser har anfört mot ett tillträde motiverar inte enligt min mening att vi avstår från de fördelar som ett tillträde till konventionen innebär.

Arrestkonvention har en sådan utformning att det inte är lämpligt att införliva originaltexten med den svenska lagstiftningen. För att göra ett tillträde möjligt krävs därför en speciell reglering i svensk rätt av kvarstadsinstitutet med avseende på fartyg. Dessa regler bör lämpligen tas in i sjölagen (1891:35 s. 1, SjöL). Denna lag är emellertid föremål för en översyn på grundval av sjölagsutredningens slutbetänkande (SOU 1990:13). En proposition med anledning av denna översyn torde inte kunna lämnas förrän under år 1993. Då ett tillträde till arrestkonventionen föranleder tämligen ingripande ändringar i regelsystemet bör dessa nu inte inarbetas i SjöL utan tills vidare införlivas genom en särskild lag. Bestämmelserna i denna lag bör emellertid med hänsyn till önskemålet om en gemensam struktur i de nordiska sjölagarna inarbetas i SjöL i samband med att denna revideras. Redan nu behövs emellertid vissa ändringar i 200, 336 och 337 §§ SjöL.

I det följande behandlas behovet av nya lagregler närmare.

4.2 Nya särskilda regler om kvarstad på fartyg

Prop. 1992/93:5

4.2.1 Vilka former av kvarstad skall omfattas av regleringen?

Mitt förslag: Lagen skall omfatta kvarstad på fartyg dels i tvistemål avseende anspråk av privaträttslig karaktär, dels i brottmål för enskilda anspråk.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se promemorian s. 45).

Remissinstanserna har lämnat förslaget utan erinran.

Skälen för mitt förslag: De svenska säkerhetsåtgärder som berörs av konventionsreglerna är naturligtvis främst kvarstad i tvistemål enligt 15 kap. 1 och 2 §§ RB. Säkerhetsåtgärder enligt 15 kap. 3 § RB faller utanför arrestkonventionens tillämpningsområde, eftersom de inte innebär att ett fartyg rent fysiskt kan hindras att avsegla. Sådana åtgärder bör inte heller omfattas av den nya lagen.

Men också 26 kap. RB, som behandlar kvarstad i brottmål, tar upp en typ av fordringar som faller in under konventionen, nämligen anspråk på skadestånd eller annan ersättning till målsägande. Andra former av kvarstadsbeslut för vilka bestämmelserna om kvarstad i brottmål är tillämpliga påverkas emellertid inte av konventionens reglering, eftersom de avser att trygga offentligrättsliga fordringar. Detsamma gäller kvarstad enligt 57 § miljöskyddslagen (1969:387).

Kvarstad enligt 3 § lagen (1845:50 s. 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreköplagen) faller inte under tvistemålsreglerna. Denna form av kvarstad utgör en förberedande åtgärd till en rättegång om äganderätten till den egendom som avses med lösöreköpet. För sådana tvister medger konventionen att kvarstad beviljas på ett fartyg, jfr artikel 1 § 1 o). Lösöreköplagens bestämmelser torde därför vara förenliga med konventionen. Det saknas således anledning att göra någon ändring i denna lag eller att låta sådan kvarstad omfattas av den nya regleringen.

Bestämmelsen i 2 kap. 11 § konkurslagen (KL) om kvarstad i konkurs torde inte beröras av konventionen. Genom en konkurs tar nämligen en gäldenärs samtliga borgenärer i ett sammanhang tvångsvis i anspråk samtliga gäldenärens tillgångar för betalning av sina fordringar, jfr 1 kap. 1 § KL. Kvarstaden syftar i dessa fall inte till att trygga endast den fordran som ligger till grund för konkursansökan utan hela borgenärskollektivets intressen. Den nya lagen bör därför inte omfatta kvarstad i konkurs.

Konventionens "arrest" innebär att fartyget rent fysiskt hindras från att avsegla. Av detta följer att möjligheten att på distans belägga ett svensktregistrerat skepp med kvarstad inte berörs av konventionens reglering. Det saknas därför anledning att göra någon ändring i 16 kap. 13 § utsökningsbalken (UB).

Med hänsyn till det anförda bör den nya lagen omfatta kvarstad på fartyg i tvistemål och i samband med talan om enskilt anspråk i brottmål.

Såvitt avser kvarstad i tvistemål bör en inskränkning göras i lagens tillämp-

ningsområde. Som tidigare framhållits inverkar konventionens bestämmelser inte på de rättigheter och befogenheter som tillkommer en stat, offentliga myndigheter eller hamnmyndigheter att enligt lagen i den staten förordna om kvarstad eller att hindra det från att gå till sjöss. Myndigheterna har alltså oberoende av konventionen rätt att ingripa mot fartyg för att säkra offentlig-rättsliga fordringar, t.ex. skattefordringar och offentligrättsliga avgifter. I Sverige är myndigheterna i regel hänvisade till domstol för att utverka kvarstad även för fordringar avseende avgifter. I den mån sådana anspråk skall handläggas i den för tvistemål stadgade ordningen, bör de uttryckligen undantas från de nya reglerna.

4.2.2 Vilka fartyg skall omfattas av regleringen?

Mitt förslag: De nya bestämmelserna skall tillämpas på fartyg som är införda i utländskt fartygsregister oavsett om de för konventionsstats flagg eller ej. De skall också tillämpas på fartyg som är införda i det svenska skeppsregistret, om sökanden saknar närmare anknytning till Sverige. Undantag görs för fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten och för vissa främmande statsfartyg.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt utom i det avseendet att det föreslås att lagen skall tillämpas oberoende av om ett fartyg är infört i fartygsregister eller ej (se promemorian s. 46).

Remissinstanserna: Flera har haft invändningar mot att lagen kan komma att tillämpas även på mindre nöjesfartyg liksom mot att fartyg som inte för någon konventionsstats flagg skall omfattas av lagen.

Skälen för mitt förslag: Konventionen avser enligt sin titel havsgående fartyg (sea-going ships). Någon definition av begreppet finns inte i konventionstexten. Traditionellt torde dock härmed avses fartyg av den storlek att de ägnar sig för högsjöfart.

Den närmsta motsvarigheten är nog vad som i svensk lagstiftning betecknas som skepp, dvs. fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Annat fartyg kallas båt, se 2 § första stycket SjöL. Ett större nöjesfartyg kan alltså utgöra ett skepp, medan ett mindre fartyg som används i näringsverksamhet, t.ex. ett fiskefartyg, kan vara ett beteckna som båt. Denna indelning av fartyg i skepp och båtar har betydelse främst med avseende på frågan om fartyget skall vara infört i det svenska skeppsregistret och därmed vara inteckningsbart. Indelningen har emellertid ingen direkt motsvarighet i andra länders lagstiftning.

I promemorian föreslås med hänsyn till önskvärheten av fasta och enhetliga regler att lagstiftningen skall avse fartyg oavsett om de är skepp eller båtar. Någon nedre storleksgräns för reglernas tillämplighet fastställs således inte. Förslaget har emellertid mött invändningar från flera remissinstanser. Som skäl mot förslaget har anförts bl.a. följande. Konventionen tar i första hand sikte på större fartyg i kommersiell fart och regelsystemet bör inte ges en vidare tillämpning än nödvändigt. Det torde vara mindre vanligt att en

sjöfordran hänför sig till en fritidsbåt. Dessa representerar ofta mycket betydande ekonomiska värden som bör kunna tas i anspråk för att trygga andra anspråk mot ägaren än sjöfordringar. Fritidsbåtar förekommer inte sällan i kvarstadsmål utan att det bakomliggande rättsförhållandet har anknytning till båten eller dess drift. De avtal av ekonomisk innebörd, t.ex. leasing- och avbetalningsavtal, som i stor utsträckning ingås avseende såväl fritidsbåtar som andra icke-inteckningsbara fartyg uppvisar stora likheter med avtal avseende annan lös egendom. Däremot skiljer sig dessa avtal ofta markant från de avtalsformer som brukas i fråga om kommersiell finansiering av byggnad, överlåtelse och upplåtelse av vad som i Sverige betecknas som skepp. Leasingavgifter, avbetalningsbelopp och liknande är inte att hänföra till sjöfordringar i arrestkonventionens mening och skulle alltså enligt promemorieförslaget inte kunna säkerställas genom kvarstad.

Vad som nu sagts talar för att reglerna lämpar sig mindre väl för icke-inteckningsbara fartyg och särskilt för fritidsbåtar. Några remissinstanser har också föreslagit att lagen endast skall tillämpas på fartyg av sådan storlek att de enligt svenska regler är att anse som skepp liksom på andra fartyg som används yrkesmässigt.

Jag delar uppfattningen att mindre fartyg i möjligaste mån bör undantas från lagens tillämpningsområde. Eftersom SjöL:s indelning av fartygen i skepp och båtar är en specifikt svensk företeelse och lagen i första hand rör fartyg som seglar under utländsk flagg finner jag det emellertid mindre lämpligt att strikt tillämpa denna indelning. I stället bör det förhållandet att ett fartyg är registrerat i ett fartygsregister vara avgörande för om det skall omfattas av lagen. Med fartygsregister avser jag då – förutom det svenska skeppsregistret – motsvarande utländska nationalitetsregister med möjlighet till rättighetsinskrivning. Att ett fartyg kan vara infört i någon motsvarighet till de svenska båtregistren är således utan betydelse i sammanhanget.

En sådan regel som den föreslagna följer den sjörättsliga principen att flaggstatens lag får avgöra olika begreppsbestämningar. Bestämmelserna om registreringsbarhet varierar i och för sig mellan olika länder men torde genomgående innebära att mindre nöjesfartyg faller utanför lagens regler. Genom att helt undanta fartyg som inte är nationalitetsregistrerade i ett fartygsregister undviker man också problemen med att utreda gränsdragningsfrågor om ett fartyg är ett nöjesfartyg eller inte. Att ett fartyg är infört i ett fartygsregister innebär normalt att det också är inteckningsbart. Fordringar med anledning av fartygets överlåtelse eller upplåtelse kan därmed säkras genom registerpanträtt och blir således att behandla som sjöfordringar. Med den nu föreslagna ordningen torde de problem som påtalats av remissinstanserna få en tillfredsställande lösning.

Enligt artikel 8 i arrestkonventionen åtar sig konventionsstaterna endast att göra konventionens bestämmelser tillämpliga för fartyg som hör till övriga konventionsstater. Andra regler kan med vissa undantag gälla för såväl konventionsstatens egna fartyg som för fartyg som hör hemma i stater som inte är anslutna till konventionen.

Några remissinstanser har kritiserat promemorieförslaget att göra lagen tillämplig också på utländska fartyg från icke konventionsländer. Från ett par håll har det gjorts gällande att arrestkonventionen har sådana brister att

den på konventionen grundade lagen bör ges en så begränsad tillämpning som möjligt. Det har vidare anförts att fartyg från länder som inte är anslutna till arrestkonventionen inte bör få åtnjuta de förmåner som konventionen ger, när svenska fartyg inte får motsvarande behandling i dessa länder. Särskilt har man pekat på att det vore olyckligt om Sverige frånhände sig rätten att belägga ett fartyg från en icke-konventionsstat med kvarstad för skadeståndskrav avseende oljeutsläpp och andra föroreningar.

Enligt min mening utgör den kritik som sålunda anförts inte tillräcklig anledning att komplicera lagstiftningen genom att göra åtskillnad mellan fartyg som för en konventionsstats flagg och andra utländska fartyg. Särskilt i fråga om utländska fartyg som är dubbelregistrerade eller som tillfälligt för annan nationalitetsflagg än registreringslandets kan det nämligen i kvarstadsmålet vara förenat med stora svårigheter att fastställa fartygets rätta nationalitet.

Jag anser därför att lagen skall tillämpas på utländska fartyg oavsett nationalitet. Samma ordning har valts i den danska lagstiftningen.

Svenska skepp bör däremot undantas från särbestämmelserna i den utsträckning som konventionen tillåter. Om sökanden har anknytning till Sverige genom att ha sitt hemvist eller huvudsakliga driftställe här i riket, skall således den föreslagna lagen inte tillämpas såvitt avser svenska skepp.

I de fall lagen inte är tillämplig, exempelvis då det är fråga om icke-registrerade fartyg eller i rent nationella rättsförhållanden, tillämpas i stället rättegångsbalkens allmänna bestämmelser.

Fartyg som tillhör eller uteslutande används av den svenska staten anses på grund av allmänt gällande rättsgrundsatser vara fritagna från kvarstad. Detta bör anges uttryckligen i lagen.

Också vissa utländska fartyg åtnjuter folkrättslig immunitet och är skyddade mot bl.a. exekutiva åtgärder i Sverige. Enligt lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. får således kvarstad inte läggas på krigsfartyg eller annat fartyg, som en främmande stat äger eller nyttjar eller i dess helhet befraktat för en viss resa eller för tid, och som brukas uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. I övrigt utgör den omständigheten att ett fartyg ägs eller nyttjas av en främmande stat inte något hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad för en fordran, som grundar sig på fartygets begagnande eller befordran. Dessa regler grundar sig på 1926 års Brysselkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om statsfartygs fri- och rättigheter, som Sverige har tillträtt år 1938 (se prop. 1938:15). En erinran om detta bör tas in i lagen.

Vidare anses ett fartyg under s.k. oskadlig genomfart i territorialhavet inte vara åtkomligt för kvarstad för andra förpliktelser än sådana som det har ådragit sig i samband med dess genomfart av kuststatens sjöterritorium. Detta följer av allmänna folkrättsliga principer och har kommit till uttryck i artikel 20:2 i 1958 års internationella konvention angående territorialhavet och tilläggszonen liksom i artikel 28:2 i 1982 års havsrättskonvention. Jag anser att det inte finns behov av att uttryckligen ange detta undantag i lagtexten.

Mitt förslag: Fartyg som omfattas av regleringen skall kunna beläggas med kvarstad endast för sjöfordringar, dvs. anspråk som hänför sig till ett fartyg eller dess drift.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se promemorian s. 48).

Remissinstanserna har endast haft invändningar mot vissa detaljer i förslaget.

Skälen för mitt förslag: Enligt konventionen får fartyg beläggas med kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd endast för sådana anspråk som hänför sig till ett fartyg eller dess drift, s.k. sjöfordringar.

Enligt svensk rätt kan ett fartyg beläggas med kvarstad för att säkerställa alla typer av civilrättsliga anspråk. Mot denna bakgrund innebär en anslutning till arrestkonventionen i teorin en avsevärd inskränkning av möjligheterna att utverka kvarstad mot en fartygsägare. Som framhållits under remissbehandlingen torde dock i praktiken skillnaden inte bli så stor. Sedan länge förekommer nämligen kvarstad på utländska fartyg så gott som uteslutande för fordringar med sjöpanträtt eller annan begränsad sakrätt eller som eljest kan inordnas bland sjöfordringarna i arrestkonventionen. Denna praxis är en naturlig följd av att ett registrerat fartyg får beläggas med kvarstad för fordran som inte är förenad med särskild förmånsrätt endast om sökanden särskilt har begärt detta (4 kap. 5 § och 16 kap. 13 § UB).

Flera av de i konventionen såsom sjöfordringar uppräknade anspråken ger legal säkerhetsrätt enligt svensk lag. Det föreligger emellertid inte någon fullständig överensstämmelse mellan konventionens sjöfordringar och de anspråk som är förenade med sjöpanträtt eller retentionsrätt enligt 244 och 247 §§ SjöL. Exempelvis gäller inte sjöpanträtt till säkerhet för sådana sjöfordringar, som grundar sig på avtal som rör ett fartygs användning eller förhyrning eller på förlust av eller skada på transporterat gods. Samtidigt finns det bland de med sjöpanträtt enligt 244 § SjöL förenade anspråken sådana som inte förekommer i uppräknningen av sjöfordringar i konventionens artikel 1, t.ex. hamn-, kanal- och andra vattenvägsavgifter. I den mån sådana avgifter är av offentligrättslig natur, vilket oftast torde vara fallet i Sverige, berörs de emellertid inte av den föreslagna lagstiftningen. I stället skall vanliga regler om kvarstad tillämpas på sådana anspråk. Det sagda gäller för övrigt även anspråk som i och för sig omfattas av konventionens uppräknning av olika sjöfordringar men som är av offentligrättslig natur.

Under remissbehandlingen har framhållits att det förhållandet att privata hamn- och kanalavgifter inte omfattas av de uppräknade sjöfordringarna medför att den som har en fordran på en sådan avgift med nuvarande regler om preskription och preskriptionsavbrott inte kommer att kunna förhindra en preskription av sjöpanträtten. En remissinstans har ansett att det bör övervägas om sådana problem skall lösas genom en ändring i SjöL.

Jag vill erinra om att den svenska regleringen av frågan om preskription och preskriptionsavbrott för fordringar förenade med sjöpanträtt grundas på

1967 års internationella sjöpanträttskonvention till vilken Sverige är anslutet. Någon möjlighet att genom åtgärder i nationell lagstiftning söka skydda de nu aktuella fordringarna finns därför inte.

Prop. 1992/93:5

4.2.4 Processuella förutsättningar för kvarstad

Mitt förslag: De allmänna förutsättningarna för kvarstad enligt svensk rätt skall gälla också för kvarstad för sjöfordringar. Det innebär bl.a. att sökanden skall visa att det föreligger flykt- eller sabotagerisk i de fall en fordran inte är förenad med sjöpanträtt. En förutsättning för kvarstad skall vidare vara att det kvarstadsbelagda fartyget kan utmätas för fordringen eller att annan verkställighet av anspråket i fråga kan ske i fartyget.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se promemorian s. 50).

Remissinstanserna: Några har ställt sig tveksamma till att flykt- eller sabotagerisk i regel skall utgöra förutsättning för kvarstad. Med något undantag har de godtagit utmätningsbarhet som ett villkor för kvarstad.

Skälen för mitt förslag: Förfarandefrågor skall enligt artikel 6 andra stycket i arrestkonventionen helt styras av nationell lagstiftning. I promemorian har det dock uttryckts viss tveksamhet om det är förenligt med grunderna för konventionen att en konventionsstat uppställer ytterligare förutsättningar för arrest utöver det grundläggande kravet att borgenären vid första anblicken ("prima facie") skall visa att han har en sjöfordran som hänför sig till fartyget. Ett par remissinstanser har givit uttryck för samma inställning.

Som en förutsättning för kvarstad i tvistemål och brottmål gäller enligt svensk rätt att det skäligen kan befaras att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala sin skuld eller på annat sätt göra rätt för sig, jfr 15 kap. 1 och 2 §§ och 26 kap. 1 § RB. Från bestämmelsen i 15 kap. 1 § RB finns det emellertid på denna punkt ett undantag såvitt avser vissa sjöfordringar. I 248 § tredje stycket SjöL stadgas nämligen att domstol får förordna om kvarstad på ett fartyg för en fordran som är förenad med sjöpanträtt i fartyget även om det inte finns risk för att motparten undandrar sig att betala skulden. Denna särreglering är motiverad bl.a. av den korta preskriptionstid som gäller för dessa fordringar.

Enligt min mening är det angeläget att Sverige så långt möjligt behåller de skyddsmekanismer som kringgärdar ett kvarstadsförfarande. Jag menar att artikel 6 ger konventionsstaterna frihet att uppställa krav på flykt- eller sabotagerisk. Så har konventionen också uppfattats bl.a. i Tyskland. När det gäller kvarstad på utländska fartyg kan det dessutom ofta i praktiken anses föreligga sabotagerisk redan genom att det främmande fartyget förväntas lämna landet, såvida inte ägaren har annan egendom i Sverige. I sådana situationer blir betydelsen av detta krav uttunnad. I fråga om fordringar som är för-

enade med sjöpanträtt i fartyget bör emellertid liksom f.n. något krav på flykt- eller sabotagerisk inte uppställas.

Några remissinstanser har i detta sammanhang berört frågan om det för *verkställighet* i Sverige av ett utländskt beslut om kvarstad på fartyg enligt arrestkonventionens regler skall krävas att det föreligger flykt- eller sabotagerisk. Några remissinstanser har också tagit upp frågan om den som söker verkställighet av ett utländskt arrestbeslut skall behöva ställa säkerhet för den skada som kan åsamkas gäldenären genom verkställighetsåtgärden.

Verkställighetsfrågor regleras över huvud taget inte i arrestkonventionen. Utländska avgöranden kan inte verkställas i Sverige med mindre det finns särskilda regler om detta, jfr 3 kap. 2 § UB. De svenska reglerna härom bygger normalt på ömsesidighet och att Sverige således har ingått en internationell överenskommelse i ämnet. Utländska beslut om säkerhetsåtgärder verkställs i regel inte i Sverige; verkställighetsavtalen brukar i stället innehålla föreskrifter om att sådana beslut *inte* skall verkställas. Luganokonventionen utgör här ett undantag (jfr prop. 1991/92:128 s. 146). Frågan om Luganokonventionen tillåter att svenska krav på flykt- och sabotagerisk skall vara uppfyllda för att ett utländskt kvarstadsbeslut skall kunna verkställas i Sverige har behandlats i propositionen om Sveriges tillträde till Luganokonventionen (prop. 1991/92:128 s. 145) och där besvarats nekande. I samma proposition (s. 144 f.) utvecklades också frågan om borgenären skall behöva ställa säkerhet under verkställighetsförfarandet. Chefen för Justitiedepartementet förklarade sig där inte vara beredd att föreslå några sådana regler.

Enligt konventionen kan ett fartyg beläggas med arrest för alla sjöfordringar som hänför sig till detta oavsett om fordringarna är förenade med sjöpanträtt eller panträtt på grund av inteckning eller dylikt. Fartygets ansvar för sjöfordringarna påverkas inte av förändrade ägarförhållanden. Också s.k. systerfartyg till det av fordringen berörda fartyget kan i flertalet fall bli föremål för arrest. Vidare kan ett fartyg tas i anspråk för att trygga en rad fordringar mot annan än ägaren, t.ex. en befraktare. Arrestkonventionen tillåter således kvarstad i flera fall trots att fartyget inte kan utmätas eller på annat sätt slutligt tas i anspråk för fordringen.

Konventionens reglering strider i flera hänseenden mot grunderna för och syftet med det svenska kvarstadsinstitutet som bygger på att kvarstaden skall trygga en framtida exekution i den berörda egendomen. Har egendom överlåtit, kan överlåtarens borgenärer i regel inte ta egendomen i anspråk för sina fordringar sedan en godtroende förvärvare (genom tradition eller inskrivning) har vunnit sakrättsligt skydd för sitt förvärv. I vissa fall är det dock möjligt att belägga ett fartyg med kvarstad för fordringar mot annan än fartygets registrerade ägare liksom att få fartyget försålt i exekutiv ordning för sådana fordringar. Enligt 244 § tredje stycket SjöL uppstår nämligen sjöpanträtt i ett fartyg oavsett om gäldenären i fordringsförhållandet är fartygets ägare, redare eller befraktare eller någon som helt eller delvis har hand om fartygets drift i redarens ställe, t.ex. en självständig restauratör ombord. Det föreligger inte något krav på att borgenären måste vara i god tro med avseende på det rättsenliga förfogandet över fartyget, om hans medkontrahent är någon annan än ägaren själv (jfr prop. 1973:42 s. 264). Men som tidigare har framhållits föreligger det inte någon fullständig överensstämmelse

mellan konventionens sjöfordringar och de anspråk som i svensk rätt är för-
enade med sjöpanträtt (se 244 § SjöL).

Starka skäl talar för att även fortsättningsvis reservera kvarstad på fartyg
till situationer där fartyget i Sverige kan utmätas eller på annat sätt slutligen
tas i anspråk för sjöfordringen. I annat fall uppstår i realiteten ytterligare ett
antal dolda rättigheter påminnande om sjöpanträtt till men för kreditsäker-
heten inom sjöfarten. Exempelvis skulle kvarstad kunna tvinga en fartygs-
ägare att snabbt betala en fordran som varken han själv eller fartyget slutli-
gen skall svara för. Vidare skulle man annars komma i konflikt med princi-
pen att svensk domstol kan meddela kvarstad för anspråk som skall prövas
av utländsk domstol endast om den utländska domstolens avgörande får
verkställas här i riket (jfr NJA 1983 s. 814).

Frågan uppstår då huruvida konventionen ger möjlighet att som ett ytterli-
gare villkor för kvarstad uppställa att fartyget sedermera skall kunna tas i
anspråk för en dom eller annan exekutionstitel som grundas på den aktuella
sjöfordringen. Enligt artikel 9 skall konventionen inte anses grunda en rätt
till talan som med undantag för bestämmelserna i konventionen inte skulle
föreligga enligt konventionsstatens nationella lag.

Innebörden av denna bestämmelse är omstridd. Enligt en uppfattning in-
nebär bestämmelsen att konventionen inte innefattar någon förpliktelse för
konventionsstaterna att tillåta säkerhetsåtgärder i fartyg i vidare mån än vad
som följer av nationell lag. Om exempelvis den nationella lagen grundas på
principen att kvarstad endast får beviljas för fordringar för vilka utmätning
kan ske, ändrar inte konventionen på detta förhållande. Bakom detta syn-
sätt ligger uppfattningen att konventionens syfte i första hand är att i sjöfar-
tens intresse *begränsa* möjligheterna till säkerhetsåtgärder i fartyg. Till stöd
för denna mening har också anförts att i motsatt fall ett kvarhållande av ett
fartyg skulle kunna användas i utpressningssyfte mot fartygets ägare. Det
har också framhållits att enligt artikel 6 andra stycket förfarandefrågor skall
avgöras enligt nationell rätt (jfr Allan Philip, *Maritime jurisdiction in the
EEC*, *Nordisk Tidskrift for International Ret*, 1977, s. 118 f.). Denna stånd-
punkt har nyligen intagits av den danska lagstiftaren (se Jesper Martens, *Nye
regler om arrest i skib*, *Marius* 165, 1989, s. 8 ff.).

Mot denna uppfattning har hävdats att konventionen även syftar till att
tillförsäkra borgenärerna vissa speciella rättigheter. I utbyte mot begräns-
ningen av möjligheterna att utverka arrest i fartyg endast för anspråk med
en direkt anknytning till fartyget, skulle borgenärerna ges rätt att få till stånd
säkerhetsåtgärder även i de fall då fartygets ägare inte personligen häftar för
skulden eller fartyget till följd av panträtt svarar för denna. Företrädare för
denna mening har hänvisat till uttrycket "med undantag för bestämmelserna
i denna konvention" i artikel 9 och särskilt pekat på bestämmelsen i artikel
3 § 4 (jfr Francesco Berlingieri, *The 1952 Brussels Convention on Arrest of
Ships* i *Essays on Maritime Liens and Mortgages and on Arrest of Ships*,
1984, s. 125 f.).

Enligt min uppfattning, som delas av flera remissinstanser, torde arrest-
konventionen inte hindra att det i nationell lag som en förutsättning för kvar-
stad i ett fartyg anges att borgenären måste kunna utverka exekution för sin
fordran i fartyget. Som nämnts har den danska lagstiftaren intagit samma

ståndpunkt. Även den svenska lagen bör uppställa ett sådant villkor för kvarstad.

Några remissinstanser har föreslagit en ytterligare inskränkning i möjligheterna att belägga ett fartyg med kvarstad för fordran mot annan än ägaren, nämligen att endast sådana sjöpanträtter som är accepterade enligt svensk lag skall kunna ligga till grund för ett sådant beslut. Enligt 259 § andra stycket SjöL kan även annan legal säkerhetsrätt än sådan som är erkänd enligt svensk lag åberopas här i riket. En sådan rättighet skall prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Utrymmet för att i Sverige erkänna en främmande legalpanträtt är begränsat till utländskt fartyg. Jag anser att det inte finns tillräckliga skäl för att i detta sammanhang ytterligare inskränka möjligheten att åberopa en för svensk rätt okänd legal säkerhetsrätt.

4.2.5 Svensk domstols behörighet

Mitt förslag: Svensk domstols behörighet att pröva sjörättsmål utvidgas på en punkt. Det gäller talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgoods. Sådan talan skall alltid kunna väckas vid svensk domstol, om fartyget är belagt med kvarstad i Sverige.

Promemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag utom såtillvida att förutsättningen för svensk domstols behörighet där föreslås vara att fartyget finns i Sverige eller att säkerhet för berörd fordran ställts hos svensk myndighet (se promemorians s. 51-53).

Remissinstanserna har med något undantag tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för mitt förslag: Särskilda regler om svensk domstols behörighet i sjörättsmål finns i 337 § SjöL. Enligt första stycket är svensk domstol behörig att avgöra tvisten bl.a. om fartyget finns i Sverige. Såvitt gäller talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgoods görs dock vissa undantag i andra stycket. Sådan talan får föras vid svensk domstol endast under vissa särskilda förutsättningar. Vissa kompletterande bestämmelser till andra stycket finns i tredje stycket.

Artikel 7 i arrestkonventionen medger att vi behåller bestämmelsen i första stycket i den mån som den innebär att svensk domstol är behörig att avgöra tvisten om fartyget finns i Sverige på grund av kvarstad. En samordning av arrestkonventionens kompletterande behörighetsregler med forumbestämmelserna i 337 § andra och tredje styckena SjöL skulle emellertid ge upphov till ett svåröverskådligt regelsystem. En enkel utväg vore att ta bort de särskilda reglerna i 337 § andra stycket. Emellertid kan det inom en nära framtid bli aktuellt för Sverige att ansluta sig till 1974 års Aténkonvention på vilken dessa regler grundas. För ett sådant tillträde talar bl.a. att svensk domstols behörighet att handlägga mål om ansvarighet på grund av avtal om passagerarbefordran annars inskränks i förhållande till stater som är anslutna till Luganokonventionen (fortsättningsvis benämnda Luganostater).

Forumbestämmelser i nationell rätt som inte överensstämmer med Luganokonventionens behörighetsregler är som nämnts i regel inte gällande i förhållande till andra Luganostater. I sådana fall gäller i stället Luganokonventionens behörighetsregler. I samband med lagstiftningen om Sveriges tillträde till Luganokonventionen har erinran om detta tagits in i 337 § SjöL. Detta innebär bl.a. att de särskilda behörighetsreglerna i mål om ansvarighet på grund av avtal om passagerarbefordran inte gäller i förhållande till Luganostater. Olika forumregler kan därför komma att gälla för passagerarfarten på Finland, som också står i begrepp att ansluta sig till Luganokonventionen, respektive för färjetrafiken på Estland.

I avbidan på en svensk ratifikation av Aténkonventionen är det angeläget att i största möjliga utsträckning behålla svensk jurisdiktion även vid passagerarfart på Luganostater. Det föreslås därför att bestämmelserna i 337 § första stycket andra och tredje punkten tills vidare skall omfatta även sådana mål som avses i paragrafens andra stycke. En sådan ändring är till fördel för skadelidande i allmänhet eftersom kretsen av behöriga domstolar vidgas vid situationer utanför Luganokonventionens tillämpningsområde.

Från regeln att Luganokonventionens behörighetsregler skall gälla i förhållande till Luganostater undantas fall där behörigheten grundas på andra konventionsåtaganden. I och med att Sverige tillträder arrestkonventionen blir därför kvarstad på ett fartyg behörighetsgrundande i situationer då den konventionen är tillämplig. Detta speciella undantag från Luganokonventionen bör för tydlighets skull uttryckligen anges i lagtexten.

4.2.6 Ikraftträdande

Enligt artikel 15 tredje stycket i arrestkonventionen blir en stat som ansluter sig till konventionen bunden av denna först sex månader efter den dag då underrättelse om statens anslutning tagits emot av det belgiska utrikesministeriet. Det är därför inte möjligt att säkert ange vid vilken tidpunkt konventionen kan träda i kraft för Sveriges del.

Flera remissinstanser har framhållit det angelägna i att den nu föreslagna lagstiftningen träder i kraft samtidigt med lagen om Sveriges tillträde till Luganokonventionen. Jag delar i och för sig den uppfattningen. Det är emellertid av flera skäl, bl. a. med hänsyn till Luganokonventionens praktiska betydelse, angeläget att Sverige så snart som möjligt tillträder denna konvention. Såvitt nu kan bedömas bör detta kunna ske senast den 1 januari 1993. Till den tidpunkten kan dock Sverige inte ha anslutit sig till arrestkonventionen. Av detta skäl torde det inte vara möjligt att ett tillträde till de båda konventionerna sker samtidigt. Man tvingas därför acceptera de olägenheter som uppstår till följd av att Sverige under en viss tid kommer att vara anslutet till Luganokonventionen men inte till arrestkonventionen (jfr avsnitt 4.1).

4.3 Kostnadsaspekter

Den föreslagna lagstiftningen syftar i första hand till att så långt möjligt behålla svensk domstols behörighet att handlägga sjörrättsmål med internationell anknytning. Antalet sådana tvister torde därför inte komma att ändras

i någon nämnvärd omfattning. Det finns inte anledning att anta att lagstiftningen i övrigt medför några ökade kostnader för domstols- eller exekutionsväsendet. Inte heller kan lagstiftningen förutses medföra några besparingsmöjligheter.

Prop. 1992/93:5

5 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har det inom Justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden,
2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1).

6 Specialmotivering

6.1 Lagen om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

1 §

Denna lag gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Lagen gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

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

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

Denna paragraf har behandlats under den allmänna motiveringen (avsnitt 4.2.1 och 4.2.2).

Paragrafen har avfattats enligt *lagrådets* förslag.

2 §

Vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt denna lag, om något annat inte föreskrivs i lagen.

Denna paragraf bygger på artikel 6 i konventionen. Frågor om de processuella förutsättningarna för kvarstad, om domstols handläggning av kvarstadsfrågan och om ställande av säkerhet för den skada som genom ett felaktigt kvarstadsbeslut kan tillskyndas motparten skall alltså avgöras enligt vanliga regler.

Det innebär bl.a. att sökanden måste visa sannolika skäl för att han har en fordran, som är eller kan antas bli föremål för rättegång eller prövning i annan liknande ordning, och att han skall göra antagligt att det föreligger viss risk för att motparten skall hindra eller försvåra för honom att få betalt för sin fordran. På denna punkt finns det emellertid som nämnts ett undantag såvitt avser vissa sjöfordringar. I 248 § tredje stycket SjöL stadgas nämligen att domstol får förordna om kvarstad enligt 15 kap. 1 § RB på ett fartyg för en fordran som är förenad med sjöpanträtt i fartyget även om det inte finns risk för att motparten undandrar sig att betala skulden.

Vid kvarstad i allmänhet anger domstolen i sitt beslut normalt inte vilken egendom som skall bli föremål för kvarstad utan förordnar endast att gäldenären tillhörig egendom till ett så stort värde att ett visst angivet fordringsbelopp kan antas bli täckt skall beläggas med kvarstad. Det ankommer därefter på kronofogdemyndigheten att vid verkställighet av beslutet bestämma vilken egendom som skall tas i anspråk. Då åtgärden riktar sig mot ett utländskt rederi som äger ett i svensk hamn liggande fartyg vilket är berett att avgå, anger domstolen dock i regel i sitt beslut att det är fartyget som skall beläggas med kvarstad.

I tvistemål får kvarstad beviljas endast om sökanden hos rätten ställer säkerhet för den skada som kan tillfogas motparten. Rätten får emellertid undantagsvis befria en sökande från denna skyldighet. Förutsättningarna för undantagsregelns tillämpning är att sökanden inte förmår ställa säkerhet och att han visar synnerliga skäl för sitt anspråk. Staten och vissa kommunala myndigheter behöver inte ställa säkerhet. Inte heller den som har beviljats allmän rättshjälp behöver ställa sådan säkerhet, se 9 a § rättshjälpslagen (1972:429). Säkerhet skall bestå av pant, borgen eller en bankgaranti. Säkerheten skall prövas av rätten, om den inte har godkänts av motparten. Ett tillträde till arrestkonventionen föranleder alltså inte någon ändring i dessa bestämmelser.

Paragrafen har avfattats enligt *lagrådets* förslag.

3 §

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på annat sätt,
2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,
3. bärgning,
4. skeppsleigoavtal,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller liknande,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,
12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,
17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

I paragrafens första stycke ges den grundläggande bestämmelsen att kvarstad på fartyg får meddelas endast för en sjöfordran.

Paragrafens andra stycke innehåller en uttömmande uppräkningslista av sjöfordringarna. Uppräkningslistan följer artikel 1 i arrestkonventionen. Det kan konstateras att ett anspråk i vissa fall kan hänföras till två eller flera av de angivna grunderna. Detta förhållande har dock inte någon praktisk betydelse.

Under *punkt 1* anges skada orsakad av ett fartyg antingen genom sammanstötning eller på annat sätt. Förutom sakskador som uppkommit vid kollision mellan fartyg eller vid sammanstötning mellan ett fartyg och ett annat föremål omfattar denna grund även andra skador som orsakats av ett fartygs manövrering. Som exempel kan nämnas skador på bryggor och förtöjda båtar till följd av kraftigt vågsvall liksom att ett fartyg framförs på ett sådant sätt att det tvingar ett annat fartyg till en skadebringande undanmanöver. En sådan sjöfordran är förenad med sjöpanträtt enligt 244 § första stycket 4 SjöL.

Punkt 2 behandlar dödsfall eller personskada som orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg. Personskador till följd av händelser som åsyftas under punkt 1 faller under denna punkt. Vidare omfattas exempelvis situationer då någon träffas av ett nedfallande block, halkar på ett halt däck eller till följd av en bristfällig reling faller över bord och drunknar. Huruvida skadan drabbar en passagerare, besättningsman eller tredje man saknar i sammanhanget betydelse. Också för en sjöfordran av detta slag finns sjöpanträtt, 244 § första stycket 3 SjöL.

Punkt 3 avser bärgning. Här avses inte endast bärgarlön. Också vissa andra anspråk som uppstått i anslutning till en bärgningsoperation omfattas, t.ex. skador som uppstått på det bärgade fartyget till följd av bärgarens vårdslöshet. Enligt 244 § första stycket 5 SjöL gäller sjöpanträtt till säkerhet för fordran på bärgarlön. Dessutom gäller enligt 232 § SjöL att ett bärgat fartyg inte utan bärgarens medgivande får lämna det ställe dit det förts efter bärgningen innan bärgarlönen betalats eller säkerhet ställts.

Punkt 4 omfattar anspråk på grund av avtal om skeppslega, dvs. att ett fartyg helt ställs till förhyrarens disposition. Denna upplåtelseform motsvarar i praktiken konventionens "avtal som rör fartygs användning eller förhyring på grundval av certeparti eller liknande".

Punkt 5 avser anspråk som grundar sig på avtal som rör befordran av gods med ett fartyg enligt certeparti, konossement eller liknande. Avtalet kan avse såväl styckegodstransport som olika typer av befraktning. Alla typer av bristande uppfyllelse av avtalet ryms inom detta stadgande med undantag för skada på eller förlust av det befordrade godset.

Anspråk som grundas på sistnämnda förhållanden inordnas under *punkt 6* "förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg". Resgods får här anses omfatta även handresgods.

Punkt 7 avser anspråk grundade på gemensamt haveri och tar sikte på de haveribidrag som därvid kan aktualiseras. En fordran på bidrag till gemensamt haveri är förenad med sjöpanträtt enligt 244 § första stycket 5 SjöL.

Det under *punkt 8* upptagna bodmeriinstitutet, dvs. ett slags lån mot pantförskrivning, har utmönstrats ur svensk rätt. Det kan emellertid inte uteslutas att institutet allttjämt kan förekomma i främmande rättsordningar.

Punkt 9 upptar bogsering. Alla slags anspråk som hänför sig till bogsering, vare sig den utförs på öppet hav eller i hamn, kan aktualiseras med stöd av denna punkt. Som exempel kan nämnas ersättning för skada på det bogserade fartyget eller bogserbåten och skadestånd för kontraktsbrott.

Punkt 10 behandlar lotsning. Lotsavgift är förenad med sjöpanträtt enligt 244 § första stycket 2 SjöL. Det kan nämnas att avgifter för lotsning också

bereds skydd genom att tullmyndighet efter anmälan av Sjöfartsverket får hindra ett fartyg att avgå innan sådan avgift har betalats, se 26 § förordningen (1982:914) om lotsavgifter. I den mån en lotsavgift är att betrakta som en offentlig avgift, berörs den överhuvudtaget inte av de nya reglerna.

Punkt 11 avser leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift och underhåll. I konventionen framhålls att det saknar betydelse var leveransen skett. Det har ansetts onödigt att i lagtexten skriva in detta för svensk rätt självklara förhållande. Leveransen kan alltså ha skett såväl i hemmahamnen som under resans gång. Det krävs inte att leveransen varit nödvändig för fartyget.

Under *punkt 12* förs samman anspråk på ersättning för byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg samt dockningskostnader. Alla fordringar på grund av tillverkning, reparation och ombyggnad av ett fartyg är enligt 247 § första stycket SjöL förenade med retentionsrätt i fartyget.

Under *punkt 13* tas upp lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget. Avfattningen överensstämmer helt med bestämmelsen i 244 § första stycket 1 SjöL om sjöpanträtt för lönefordringar. Denna bestämmelse bygger i sin tur på 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Den aktuella punkten har följande lydelse på engelska: "...wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel" (se prop. 1973:42).

Däremot avviker den föreslagna lydelsen något från arrestkonventionens grundtext på denna punkt, nämligen "wages of Masters, Officers and crew" eller i svensk översättning "befälhavares, befäls och besättnings löner". En sådan avvikelse synes emellertid försvarlig. "Lön" enligt arrestkonventionen har nämligen i internationell praxis fått omfatta även skilda typer av bonus liksom olika socialförsäkringsavgifter. Begreppet torde alltså väl täcka även "annan gottgörelse" enligt 244 § första stycket 1 SjöL.

Något mera osäkert är det om personkretsarna kan anses sammanfalla. Sjöpanträttsstadgandet innefattade nämligen då det infördes en nyhet i förhållande till vad som tidigare gällt i och med att även ombordanställda som inte stod i något direkt anställningsförhållande till redaren fick sjöpanträtt för lönefordringar. Det är numera vanligt att redaren överlåter bemanningsansvaret till ett bemannings- eller managementbolag. Självfallet är det angeläget att lönekrav också från t.ex. sådan personal kan säkras genom kvarstad. Mot bakgrund av den nära överensstämmelsen mellan konventionernas grundtexter på denna punkt torde det kunna godtas att lönekrav från även andra med anknytning till fartyget än besättningen i trängre mening förs in under sjöfordringarna.

Punkt 14 behandlar befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning. Enligt 64 § SjöL är befälhavaren i denna sin egenskap behörig att på ägarens vägnar företa rättshandlingar bl.a. för att bevara fartyget eller utföra resan. För utlägg som befälhavaren kan ha haft i samband med sådana rättshandlingar kan han alltså utverka betalning genom att söka kvarstad på fartyget.

Men inte endast befälhavaren utan även vissa kategorier av mellanmän ges möjlighet att framtvunga betalning på detta sätt. I dessa fall krävs dock

att utlägget gjorts i ägarens intresse eller att det direkt kommit fartyget till godo. Härigenom utesluts från sjöfordringarna exempelvis hamnavgifter liksom kostnader för lastning och lossning av skeppslast som erlagts för en befraktares räkning.

Punkt 15 tar upp tvister om äganderätten till ett fartyg. Även tvist om bättre rätt till andel i skepp är att hänföra hit, om det inte är fråga om en tvist mellan delägare. Sådana tvister hör nämligen hemma under följande punkt. Till skillnad mot vad som gäller under punkt 16 är emellertid tvister som rör besittningen till ett fartyg inte att anse som en sjöfordran.

Som nyss antytts avser *punkt 16* tvister mellan delägare till ett fartyg rörande äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta. För det fall ett fartyg ägs av ett bolag, är tvister mellan bolagsmännen eller aktieägarna inte att räkna hit och detta även om fartyget utgör bolagets enda tillgång.

Punkt 17 slutligen handlar om panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg. Här rör det sig alltså om vad som i svensk rätt betecknas som skeppshypotek. Även en fordran med panträtt i en andel i ett fartyg synes omfattas av stadgandet.

Som tidigare framhållits faller hamn-, kanal- och andra vattenvägsavgifter utanför lagens tillämpningsområde. I den mån de är av offentligrättslig karaktär kan emellertid ett fartyg beläggas med kvarstad för sådana krav enligt rättegångsbalkens bestämmelser. Detta får anses vara förenligt med artikel 2 i konventionen. För de av staten förvaltade vattenvägarna Södertälje kanal och Trollhätte kanal finns också bestämmelser som ger rätt för trafikområdeschefen resp. kanaldirektören att hålla kvar ett fartyg till dess kanalavgift, särskild avgift eller ersättningsbelopp betalats eller nöjaktig säkerhet lämnats. Om avgift eller ersättningsbelopp för en tidigare resa inte har betalats, får fartyget i fråga vägras att gå genom kanalen, se 20 § kungörelsen (1970:664) om trafik på Södertälje kanal (senast ändrad genom SFS 1983:813) och 21 § kungörelsen (1970:665) om trafik på Trollhätte kanal.

Som exempel på andra regler som inte påverkas av konventionen och därför inte omfattas av regleringen kan nämnas

- kvarstad enligt 26 kap. RB för böter, värdet av förverkad egendom, företagsbot och annan ersättning till det allmänna;
- kvarstad för avgifter enligt 27 § arbetstidslagen (1982:673), 10 kap. 8 § utlänningslagen (1989:529), 6 § lagen (1989:532) om tillstånd för anställning på fartyg och 57 § miljöskyddslagen (1969:387);
- betalningssäkring enligt lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter;
- Tullverkets rätt att hålla kvar ett fartyg för tullkontroll eller till dess vissa offentliga avgifter har betalats; jfr 11 § förordningen (1977:1118) om fyravgift, 6 § förordningen (1977:1119) om farledsvaruavgift, 8 kap. 6 och 7 §§ lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och 26 § förordningen (1982:914) om lotsavgifter;
- Sjöfartsverkets eller annan myndighets rätt enligt 7 kap. 4-6 §§ lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg att meddela förbud mot ett fartygs avgång eller vidare resa av hänsyn till intresset att förebygga eller

begränsa oljeskada eller för att framtvunga fullgörandet av försäkringskyldighet resp. enligt 11 kap. 1 och 2 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49) att av sjösäkerhetsskäl förbjuda ett fartygs vidare resa; samt

- hamninnehavares rätt enligt 7 § lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn att hålla kvar ett fartyg till säkerhet för sin fordran på ersättning för kostnader för fartygets flyttning m.m.

När det gäller anspråk enligt 77 a § uppbördslagen (1953:272) på personligt betalningsansvar mot förträdare för arbetsgivare som är juridisk person för vissa av den juridiska personens skatter och avgifter får dessa anspråk anses vara av övervägande offentligrättslig natur och således falla utanför lagens tillämpningsområde. Frågan torde ha en begränsad praktisk betydelse, bl.a. eftersom skattemyndigheten i stället kan ansöka om betalningssäkring.

4 §

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

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

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

Denna paragraf anger vilka fartyg som kan beläggas med kvarstad för en viss sjöfordran. Bestämmelserna svarar mot artikel 3 §§ 1 och 4 i konventionen. Bestämmelsen i paragrafens tredje stycke är inte inskränkt till situationer där en förhyrare vid skeppslega är ansvarig för en sjöfordran, även om detta torde vara det vanligaste fallet. En sådan inskränkning torde strida mot artikel 3 § 4 andra stycket i arrestkonventionen. Det får ankomma på rättstillämpningen att precisera den krets av personer på vilka bestämmelsen skall tillämpas. Ett exempel på när så kan bli fallet utanför skeppslegoförhållanden är då en ombordanställd har en fordran på övertidsersättning mot en tidsbefraktare.

Betydelsen av bestämmelsen i tredje stycket begränsas i hög grad av 5 §. Enligt denna paragraf gäller nämligen som en förutsättning för kvarstad att fartyget skall kunna utmätas eller på annat sätt slutligt tas i anspråk för sjöfordringen. Genom denna bestämmelse inskränks möjligheten att med kvarstad belägga ett fartyg för en sjöfordran mot annan än ägaren till fall då fordringen är förenad med sjöpanträtt eller annan begränsad sakrätt i fartyget.

I artikel 3 § 2 i konventionen finns en regel om vad som skall avses med "samma ägare" till flera fartyg. Bestämmelsen är svårtydd och någon motsvarande bestämmelse föreslås inte införd i den svenska lagen. Vid tillämpningen av bestämmelserna i förevarande paragraf kan i doktrinen anförda exempel tjäna som ledning (jfr Ds 1991:70 s. 16 f.).

5 §

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast om fartyget i Sverige kan utmätas för sjöfordran. Avser sjöfordran någon annan förpliktelse än betalnings-

skyldighet, skall vad som nu sagts om utmätning i stället gälla annan verkställighet än verkställighet av kvarstad på fartyget.

Prop. 1992/93:5

Paragrafen uppftar en viktig begränsning i möjligheten att få kvarstad på ett fartyg för en sjöfordran. För att kvarstad skall få beviljas måste det nämligen vara möjligt att fartyget sedermera slutligt kan tas i anspråk för denna fordran.

Om ett kvarstadsyrkande avseende en betalningsförpliktelse riktas mot ett s.k. systerfartyg, förutsätter ett bifall till yrkandet att detta fartyg kan utmätas för den aktuella fordringen. Har systerfartyget överlåtit och har inskrivning skett för förvärvet, får enligt 19 § SjöL fartyget efter utgången av den inskrivningsdag då inskrivningen gjordes i regel inte tas i anspråk för annan fordran mot överlåtare. I ett sådant fall skall alltså kvarstadsyrkandet lämnas utan bifall, såvida fordringen inte är förenad med panträtt i egendomen.

En annan situation där paragrafen blir tillämplig är om det föreligger ett avtal mellan sökanden och fartygets ägare om att tvister med anledning av deras avtal skall prövas av en utländsk domstol och denna domstols avgörande inte kan verkställas i Sverige. I detta hänseende utgör alltså paragrafen en kodifiering av den princip som lagts fast i rättsfallet NJA 1983 s. 814.

Paragrafens andra mening tar sikte på sådana sjöfordringar som inte avser betalningsskyldighet, dvs. anspråk på bättre rätt till fartyget och tvister om driften av eller i vissa fall intäkterna från detta. Också i sådana fall utgör möjligheten att i Sverige verkställa ett slutligt avgörande av tvisten en förutsättning för att kvarstad skall kunna beviljas i fartyget.

Enligt den kontradiktoriska princip som råder vid svenska domstolar ankommer det på parterna att visa huruvida förutsättningar för lagens tillämpning föreligger. Om domstolen av en ansökan om kvarstad *prima facie* finner att förutsättningar för bifall föreligger, kan alltså ett interimistiskt beslut därom meddelas. Visar motparten sedermera exempelvis att det föreligger ett avtal mellan parterna enligt vilket tvister dem emellan skall avgöras av en domstol eller skiljenämnd vars avgörande inte kan verkställas i Sverige, får kvarstadsbeslutet hävas. Sökanden kan då bli skyldig att ersätta motparten för den skada som tillfogats denne genom att fartyget felaktigt förhindrats att avsegla.

Lagrådet har i sitt yttrande uppehållit sig vid förhållandet mellan 4 och 5 §§ och i denna del anfört följande.

De närmare konsekvenserna av begränsningsregeln i 5 § torde dock behöva belysas ytterligare. I specialmotiveringen berörs bestämmelsens betydelse för kvarstadsyrkande som riktas mot ett s.k. systerfartyg och mot fartyg som tillhör en gäldenär, som inte är ägare av det fartyg till vilket sjöfordringen hänför sig. I detta sammanhang behandlas en bestämmelse i arrestkonventionens artikel 3 § 2 om delat ägarskap till ett fartyg, en regel som inte ansetts behöva få någon motsvarighet i lagförslaget.

Begränsningsregeln i 5 § torde emellertid få betydelse utöver de i motiven berörda i 4 § andra och tredje styckena reglerade fallen och torde i princip komma att gälla alla fall då ett fartyg har mer än en ägare.

När ett fartyg ägs av flera omfattar vars och ens äganderätt en ideell andel i fartyget. Huvudregeln torde därför bli att föremålet för exekution är den ideella andelen och inte fartyget som sådant (Rune: Rätt till skepp, 1976,

s. 178 ff.; jfr Walin m. fl.: Utsökningsbalken, 1982, s. 29 f.; i fall av partrederi se prop. 1973:42 s. 255, Rune: Festskrift till Knut Rodhe, 1976, s. 374 och 380, Walin m. fl. a.a. s. 292). Det sagda gäller vare sig det är det fartyg som sjöfordringen hänför sig till eller ett annat fartyg som har flera ägare. I händelse sjöfordringen är förenad med sjöpanträtt i fartyget, vilket gäller för åtskilliga av de i 3 § uppräknade fordringarna, kan fartyget beläggas med kvarstad enligt den föreslagna lagen, eftersom panträttshavaren alltid kan få fartyget utmätt. Detsamma gäller innehavare av annan begränsad sakrätt i ett fartyg än sjöpanträtt. Sjöfordringar som avser byggande eller reparation av fartyg är enligt 247 § sjölagen förenade med retentionsrätt och för dem torde kvarstadsinstitutet ha begränsat praktiskt intresse.

I andra fall än då sjöpanträtt eller annan begränsad sakrätt föreligger torde kvarstad på det fartyg som sjöfordringen avser inte alltid vara möjlig om fartyget har flera ägare. Detsamma gäller när fartyget med flera ägare är ett s.k. systerfartyg. Detta är en konsekvens av den nyss angivna huvudregeln att det inte är fartyget som sådant utan den rättighet som en delägars ideella andel utgör som utmäts.

Redigeringen av 4 och 5 §§ ger inte omedelbart uttryck för vad som efter en analys visar sig vara reglernas innebörd. Lagrådet vill dock inte motsätta sig den utformning som de båda paragrafernas text har fått i förslaget. Med hänsyn till den begränsade betydelse som frågan om ägaridentitet torde komma att få kan lagrådet ansluta sig till uppfattningen att lagen inte behöver innehålla någon motsvarighet till artikel 3 § 2 i konventionen.

Jag delar självfallet lagrådets uppfattning att ett fartyg som har mer än en ägare inte kan beläggas med kvarstad för en sjöfordran som inte är förenad med säkerhetsrätt i fartyget, för det fall fordringen riktar sig mot en (eller några men inte alla) av fartygets ägare. I sådana situationer kan kvarstaden avse endast gäldenärens ideella andel i fartyget.

Om fartygets samtliga ägare gemensamt är ansvariga för sjöfordringen, torde det däremot finnas möjligheter att få kvarstaden verkställd i själva fartyget, eftersom kvarstad avseende samtliga ideella andelar i ett visst objekt är att likställa med kvarstad i objektet som sådant (jfr Nial: Om handelsbolag och enkla bolag, 2 uppl., 1983, s. 403). Särskilt i den inte ovanliga situationen att fartygets ägare är solidariskt ansvariga för sjöfordringen är det alltså ofta möjligt att ta fartyget i anspråk. Vid partrederi, där enligt huvudregeln partredarna har ett delat gäldsansvar, kan ett kvarstadsbeslut mot samtliga partredare verkställas i fartyget i stället för i andelarna bara om delägarna och deras ansvar för skulden är desamma vid verkställigheten som vid tiden för beslutet (jfr Rune: Festskrift till Knut Rodhe, 1976, s. 372). I praktiken kräver därför rederiborgenärerna i åtskilliga fall solidarisk ansvarsförbindelse av partredarna (jfr prop. 1973:42 s. 255 ff.).

6 §

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

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

Denna paragraf motsvarar artikel 3 § 3 i konventionen. Paragrafens huvud-

regel är att ett fartyg inte får beläggas med kvarstad mer än en gång för samma fordran på begäran av samme borgenär.

Som framgår av paragrafens andra stycke likställs med kvarstad i detta sammanhang att säkerhet tidigare ställts för att undvika eller upphäva ett kvarstadsbeslut. Skulle borgenären ändå lyckas utverka ett nytt kvarstadsbeslut för samma fordran, skall detta beslut upphävas och fartyget frigges. Förbudet mot upprepade säkerhetsåtgärder är dock inte absolut. Sålunda föreligger inte hinder mot ny kvarstad för samma fordran om den säkerhet som ställts i det tidigare kvarstadsärendet redan har släppts fri. Ett mer generellt undantag görs för det fall borgenären kan visa att det annars finns särskilda skäl för kvarstad. Denna undantagsregel kan vara tillämplig om den ursprungligen ställda säkerheten till följd av sedermera inträffade omständigheter blivit otillräcklig eller bristfällig. Som exempel kan nämnas att fordringen visat sig vara större än vad man ursprungligen haft anledning att räkna med eller att, vid borgen, borgensmannen gått i konkurs.

Det bör framhållas att den föreslagna regleringen inte gäller den situationen att en interimistisk kvarstad först beviljas av underrätt som sedan – efter att ha hört svaranden – vid sin slutliga prövning häver kvarstaden. Om borgenären överklagar beslutet att häva kvarstaden, är hovrätten naturligtvis oförhindrad att fatta ett nytt kvarstadsbeslut i målet. I en sådan situation skall ny verkställighet ske, om det är praktiskt möjligt.

Paragrafen har avfattats enligt *lagrådets* förslag.

7 §

Ett fartyg som har belagts med kvarstad skall hindras att avgå.

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

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

Paragrafens första stycke motsvarar artikel 1 § 2 i konventionen.

Bestämmelsen är inte avsedd att ändra hittills gällande praxis att, om sökanden återkallar ansökan om verkställighet hos kronofogdemyndigheten, denna myndighet omedelbart kan frisläppa fartyget utan att avvakta domstolens formella hävningsbeslut. Självfallet skall kronofogdemyndigheten genast underrätta domstolen och registermyndigheten härom.

Andra stycket innehåller ett undantag från huvudregeln att ett fartyg som har belagts med kvarstad skall hållas kvar så länge kvarstaden består. Stycket motsvarar artikel 5 första stycket i konventionen.

Paragrafen har avfattats enligt *lagrådets* förslag.

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

200 §

Bestämmelserna i 178 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181-198 §§, 337 § andra och tredje styckena 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.

För att vid passagerarbefordran forumregeln i 337 § tredje stycket ej skall kunna avtalas bort görs en ändring i denna paragraf.

336 §

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag eller i lagen (1992:000) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden är tingsrätt, som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som anges i första stycket uteslutande båt, som ej hålles i drift yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte, får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

Eftersom forumreglerna i SjöL endast är tillämpliga på förhållanden som avses i den lagen och de fordringsförhållanden som anges i arrestkonventionen inte genomgående täcks av regler i SjöL görs i 336 § en hänvisning till lagen om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden.

337 §

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 om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgodis 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 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 befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Trots bestämmelserna i första och andra stycket får talan även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Om säkerhet för en fordran har ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har upphört att gälla.

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 eller fjärde stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

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

Bestämmelserna i denna paragraf gäller om inte annat följer lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen. Tredje stycket gäller dock om fartyget är belagt med kvarstad.

Av paragrafens nya lydelse framgår att det förhållandet att ett fartyg finns i Sverige eller att säkerhet har ställts till befrielse från kvarstad alltid skall grunda behörighet för svensk domstol oavsett tvistens karaktär, dvs. även vid talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods. Lagtekniskt har detta åstadkommits genom att reglerna i första stycket andra, tredje och fjärde meningarna har fått bilda ett nytt tredje stycke. Bestämmelserna är tvingande i den omfattning som framgår av 200 §.

Paragrafens sista stycke tillkom i samband med lagstiftningen om Sveriges tillträde till Luganokonventionen. Stadgandet, som innehåller en erinran om att forumreglerna i 337 § SjöL inte gäller i den mån annat följer av Luganokonventionens bestämmelser, har behandlats i avsnitt 5.2.5. I detta stycke görs nu en förtydligande komplettering av innebörd att den med arrestkonventionen förenliga behörighetsregeln om kvarstadsforum i tredje stycket gäller oavsett Luganokonventionens forumbestämmelser.

7 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

dels godkänna den i Bryssel den 10 maj 1952 antagna konventionen om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) på havsgående fartyg,

dels anta förslagen till

1. lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden,
2. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1).

8 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

1. Förslag till Lag om kvarstad på fartyg

Häri genom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller kvarstad på fartyg i tvistemål och i samband med talan om enskilt anspråk i brottmål. Lagen gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter och offentliga avgifter.

Lagen gäller inte kvarstad på svenska fartyg, om sökanden har sin vanliga vistelseort eller sitt huvudkontor i Sverige.

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

2 § I den mån inte annat föreskrivs i denna lag gäller för kvarstad på fartyg vad som är föreskrivet i lag om kvarstad i allmänhet.

3 § Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på annat sätt,
2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,
3. bärgning,
4. avtal som rör fartygs användning eller förhyrning på grundval av certeparti eller annat,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller annat,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för fartygs drift eller underhåll,
12. byggnad eller reparation av eller utrustning till ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg, samt utlägg som gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,
17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

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

Grundar sig en sjöfordran på någon omständighet som avses i 3 § andra stycket 1-14 får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordringens uppkomst var ägare av det fartyg som sjöfordringen hänför sig till.

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

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

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

Om borgen eller annan säkerhet för sjöfordran har ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd, får kvarstad inte beviljas för samma sjöfordran. Kvarstad får dock beviljas, om borgenären visar att säkerhet som har ställts tidigare slutligt har frigivits före ansökan om kvarstad eller att det annars finns särskilda skäl för kvarstad.

7 § Ett fartyg som har belagts med kvarstad skall kvarhållas så länge kvarstaden består.

Om kvarstad har beviljats för en sjöfordran som grundar sig på en omständighet som avses i 3 § andra stycket 15 eller 16, får domstolen dock tillåta den som har fartyget i sin besittning att mot borgen eller annan säkerhet nyttja fartyget, eller bestämma om fartygets användning på andra villkor.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om kvarstad som begärts före ikraftträdandet.

2. Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 200 och 337 §§ sjölagen (1891:35 s 1)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

200 §

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

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

1. vid befordran inom Sverige, 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.

337 §

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.*

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 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 kändanden 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.

Talan som avses i första och andra styckena får dock väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhets-

¹ Lagen omtryckt 1985:176.

åtgärd, 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.

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.

Finns inte sjörättsdomstol i den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket, andra stycket 1 eller 2 eller tredje eller fjärde 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.

Första – tredje stycket gäller inte om annat följer av lagen (1992:000) om domstols internationella behörighet och om verkställighet av utländska domar på privaträttens område.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1 Förslag till Lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller kvarstad på fartyg för anspråk som är eller kan bli föremål för svensk eller utländsk rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Lagen gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter.

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

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

2 § Vad som är föreskrivet om kvarstad på fartyg i allmänhet gäller också för kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden, om något annat inte föreskrivs i denna lag.

3 § Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på annat sätt,
2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,
3. bärgning,
4. skeppslegoavtal,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certe-parti, konossement eller liknande,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,
12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägarcs räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen

till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,

17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

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

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

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

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

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

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

7 § Ett fartyg som har belagts med kvarstad skall kvarhållas så länge kvarstaden består.

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Om en ansökan om kvarstad har gjorts före ikraftträdandet, tillämpas äldre bestämmelser vid prövningen av ansökan.

2 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 200, 336 och 337 §§ sjölagen (1891:35 s 1)¹ skall ha följande lydelse.

Prop. 1992/93:5
Bilaga 2

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

200 §

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

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181-198 §§, 337 § andra *och tredje styckena* 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.

336 §

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag är tingsrätt, som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag *eller i lagen (1992:000) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden* är tingsrätt, som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som anges i första stycket uteslutande båt, som ej hålles i drift yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte, får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

Lydelse enligt prop. 1991/92:128

Föreslagen lydelse

337 §

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*

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 336 § skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas.

¹ Lagen omtryckt 1985:176.

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 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 befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess doms rätt.

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 upphört att gälla.

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.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (1992:000) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen.

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

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (1992:000) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen. *Tredje stycket gäller dock om fartyget är belagt med kvarstad.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1992-06-11

Närvarande: f. d. regeringsrådet Bengt Hamdahl, justitierådet Hans-Gunnar Solerud, regeringsrådet Anders Swartling.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 27 maj 1992 har regeringen på hemställan av statsrådet Laurén beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden och till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av kanslirådet Fredrik von Arnold.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

Lagförslaget är föranlett av att Sverige föreslås tillträda 1952 års konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (arrestkonventionen) och innebär en transformering av de huvudsakliga konventionsbestämmelserna till svensk rätt. Denna transformering möter vissa svårigheter på grund av att konventionen bygger på principen att säkerhetsåtgärderna riktar sig mot själva fartyget under det att svensk rätt ser säkerhetsåtgärderna liksom exekution över huvud som riktade mot gäldenären och hans förmögenhetsmassa.

Motsättningen träder särskilt väl i dagen i 4 § i lagförslaget och har föranlett en korrigerande regel i 5 §. I sistnämnda paragraf slås fast att ett fartyg får beläggas med kvarstad endast om fartyget enligt svensk rätt kan utmätas för sjöfordringen eller, om denna inte avser betalningsskyldighet, bli föremål för annan verkställighet än verkställighet av kvarstadsbeslut.

Enligt den uppfattning som uttalas av föredragande statsrådet uppställer arrestkonventionen inte något hinder mot en sådan förutsättning för kvarstad som framgår av 5 §. Vad som i lagstiftningsärendet redovisats i denna fråga ger inte lagrådet anledning att inta en annan ståndpunkt än föredragande statsrådet.

De närmare konsekvenserna av begränsningsregeln i 5 § torde dock behöva belysas ytterligare. I specialmotiveringen berörs bestämmelsens betydelse för kvarstadsyrkande som riktas mot ett s.k. systerfartyg och mot fartyg som tillhör en gäldenär, som inte är ägare av det fartyg till vilket sjöfordringen hänför sig. I detta sammanhang behandlas en bestämmelse i arrestkonventionens artikel 3 § 2 om delat ägarskap till ett fartyg, en regel som inte ansetts behöva få någon motsvarighet i lagförslaget.

Begränsningsregeln i 5 § torde emellertid få betydelse utöver de i motiven berörda i 4 § andra och tredje styckena reglerade fallen och torde i princip komma att gälla alla fall då ett fartyg har mer än en ägare.

När ett fartyg ägs av flera omfattar vars och ens äganderätt en ideell andel i fartyget. Huvudregeln torde därför bli att föremålet för exekution är den ideella andelen och inte fartyget som sådant (Runc: Rätt till skepp, 1976, s. 178 ff.; jfr Walin m. fl.: Utsökningsbalken, 1982, s. 29 f.; i fall av partrederi

se prop. 1973:42 s. 255, Rune: Festskrift till Knut Rodhe, 1976, s. 374 och 380, Walin m.fl. a.a. s. 292). Det sagda gäller vare sig det är det fartyg som sjöfordringen hänför sig till eller ett annat fartyg som har flera ägare. I händelse sjöfordringen är förenad med sjöpanträtt i fartyget, vilket gäller för åtskilliga av de i 3 § uppräknade fordringarna, kan fartyget beläggas med kvarstad enligt den föreslagna lagen, eftersom panträttshavaren alltid kan få fartyget utmätt. Detsamma gäller innehavare av annan begränsad sakrätt i ett fartyg än sjöpanträtt. Sjöfordringar som avser byggande eller reparation av fartyg är enligt 247 § sjölagen förenade med retentionsrätt och för dem torde kvarstadsinstitutet ha begränsat praktiskt intresse.

I andra fall än då sjöpanträtt eller annan begränsad sakrätt föreligger torde kvarstad på det fartyg som sjöfordringen avser inte alltid vara möjlig om fartyget har flera ägare. Detsamma gäller när fartyget med flera ägare är ett s.k. systerfartyg. Detta är en konsekvens av den nyss angivna huvudregeln att det inte är fartyget som sådant utan den rättighet som en delägars ideella andel utgör som utmäts.

Redigeringen av 4 och 5 §§ ger inte omedelbart uttryck för vad som efter en analys visar sig vara reglernas innebörd. Lagrådet vill dock inte motsätta sig den utformning som de båda paragrafernas text har fått i förslaget. Med hänsyn till den begränsade betydelse som frågan om ägaridentitet torde komma att få kan lagrådet ansluta sig till uppfattningen att lagen inte behöver innehålla någon motsvarighet till artikel 3 § 2 i konventionen.

I förtydligande syfte bör 1, 2 och 5-7 §§ samt ikraftträdandebestämmelsen omformuleras på sätt som framgår av bilaga till detta protokoll.

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

Förslaget lämnas utan erinran.

Förslag till
Lag om kvarstad på fartyg i internationella
rättsförhållanden

Häri genom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Lagen gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

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

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

2 § Vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt denna lag, om något annat inte föreskrivs i lagen.

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagen är inte tillämplig på ansökningar om kvarstad som har gjorts före ikraftträdandet.

Arrestkonventionen

CONVENTION INTERNATIONALE INTERNATIONALE CONVENTION

pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer,
signée à Bruxelles, le 10 mai 1952.

relating to the arrest of seagoing ships,
signed at Brussels on May 10, 1952

Les Hautes Parties Contractantes, Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

The High Contracting Parties, Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing ships, have decided to conclude a convention, for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

Article 1

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

(1) "Créance Maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:

(1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:

(a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

(a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;

(b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

(b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;

(c) assistance et sauvetage;

(c) salvage;

(d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;

(d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;

(e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;

(e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;

(f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;

(f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;

(g) avarie commune;

(g) general average;

(h) prêt à la grosse;

(h) bottomry;

INTERNATIONELL KONVENTION

om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) på havsgående fartyg

undertecknad i Bryssel den 10 maj 1952

De höga fördragsslutande parterna, vilka erkänner värdet av att genom avtal fastställa vissa enhetliga regler om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg, har beslutat att sluta en konvention för detta ändamål och därför kommit överens om följande.

Artikel 1.

I denna konvention skall följande uttryck ha den innebörd som anges här.

§ 1 Med "sjöfordran" avses en fordran som stöder sig på en eller flera av följande grunder:

a) skada orsakad av ett fartyg genom sammanstötning eller på annat sätt;

b) dödsfall eller personskada som orsakats av ett fartyg eller som inträffat i samband med driften av ett fartyg;

c) bärgning;

d) avtal som rör fartygs användning eller förhyrning på grundval av certeparti eller annat;

e) avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller annat;

f) förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg;

g) gemensamt haveri;

h) bodmeri;

- | | |
|---|--|
| (i) remorquage; | (i) towage; |
| (j) pilotage; | (j) pilotage; |
| (k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien; | (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance; |
| (l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale; | (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues; |
| (m) salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage; | (m) wages of Masters, Officers, or crew; |
| (n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affrêteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire; | (n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner; |
| (o) la propriété contestée d'un navire; | (o) disputes as to the title to or ownership of any ship; |
| (p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété; | (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship; |
| (q) toute hypothèque maritime et tout mortgage. | (q) the mortgage or hypothecation of any ship. |

(2) "Saisie" signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

(2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

(3) "Personne" comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les Administrations et Établissements publics.

(3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

(4) "Demandeur" signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

Article 2

Un navire battant pavillon d'un des États contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un État Contractant qu'en vertu d'une créance

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any

i) bogsering;
j) lotsning;
k) leverans av varor eller materiel för fartygs drift eller underhåll, oberoende av leveransorten;

l) byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning;

m) befälshavares, befäls och besättnings löner;

n) befälshavares utlägg, inklusive utlägg som gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning;

o) tvist om äganderätten till ett fartyg;

p) tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta;

q) panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad pant rätt i fartyg.

§ 2 Med kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) avses att genom ett rättsligt förfarande hålla kvar ett fartyg till säkerhet för en sjöfordran, dock inte för verkställighet av en dom.

§ 3 "Person" omfattar fysiska personer, bolag och sammanslutningar, stater, offentliga myndigheter och allmänna inrättningar.

§ 4 Med "borgenär" avses en person som gör gällande att han har en sjöfordran.

Artikel 2

Ett fartyg som för en fördragsslutande stats flagg får i en sådan stat beläggas med arrest endast för en sjöfordran; dock skall konventio-

maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les États, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 3

(1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4) et de l'article 10, tout Demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que la navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

(2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

(3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des États Contractants, pour la même créance et par le même Demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel

maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

(1) Subject to the provisions of para 4) of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, 1) o), p) or q).

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

(3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent

nens bestämmelser varken utvidga eller inskränka de rättigheter och befogenheter som tillkommer en stat, offentliga myndigheter eller hamnmyndigheter att enligt lagen i den staten förordna om kvarstad på ett fartyg eller att kvarhålla eller på annat sätt hindra det från att gå till sjöss.

Artikel 3

§ 1 Om inte annat följer av § 4 eller av artikel 10 har en borgenär rätt att få arrest i antingen det fartyg, som sjöfordringen hänförs till, eller i något annat fartyg ägt av den person som vid tiden för fordringens uppkomst var ägare till det förstnämnda fartyget, och detta även om fartyget i fråga är klart att avgå. I fråga om sådana fordringar som anges i artikel 1 § 1 o), p) eller q) får dock endast det fartyg som sjöfordringen hänförs till tas i anspråk.

§ 2 Fartyg skall anses tillhöra samma ägare när alla andelar däri ägs av samma person eller personer.

§ 3 Ett fartyg får inte beläggas med arrest och inte heller får borgen eller annan säkerhet ställas mer än en gång i en eller flera fördragsslutande stater för samma sjöfordran på begäran av samme borgenär; om i någon sådan stat ett fartyg har belagts med arrest eller om borgen eller annan säkerhet har ställts antingen för att upphäva eller undvika arrest skall varje senare förordnande om arrest i detta fartyg eller i varje an-

autre navire, appartenant au même propriétaire, par le Demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit État, à moins que le Demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

(4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affrèteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

(4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'État Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

Le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a

nat fartyg tillhörigt samma ägare, som begärts av samme borgenär för samma fordran, upphävas och skeppet frigges av domstolen eller annan behörig judiciell myndighet i den staten, såvida inte borgenären inför domstolen eller myndigheten kan visa att den ställda borgen eller säkerheten hade blivit frigiven före den senare arresten eller att det finns ett annat giltigt skäl för att behålla arresten.

§ 4 Om vid skeppslega (demise charter) befraktaren, och inte den registrerade ägaren, är ansvarig för en sjöfordran som hänför sig till fartyget, har borgenären rätt att få arrest i detta fartyg liksom i annat fartyg som tillhör befraktaren i enlighet med konventionens bestämmelser; annat fartyg som tillhör den registrerade ägaren får inte beläggas med arrest för en sådan fordran.

Detsamma skall gälla i andra fall då någon annan person än fartygets registrerade ägare är ansvarig för en sjöfordran.

Artikel 4

Ett fartyg får beläggas med arrest endast enligt beslut av en domstol eller annan behörig judiciell myndighet i den fördragsslutande stat där arresten sker.

Artikel 5

Den domstol eller annan behörig judiciell myndighet inom vars område fartyget har belagts med arrest skall häva arresten när tillräcklig borgen eller annan säkerhet har ställts, såvida inte arresten har beviljats för en

dans le cas où la saisie et pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettre o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le Possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'Autorité Judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 6

Toutes contestations relatives à la responsabilité du Demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'État Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'Article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'État Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7

(1) Les Tribunaux de l'État dans lequel la saisie a été opérée, seront

ship, has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 l), o) and p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have

fordran som avses i artikel 1 § 1 o) eller p). I sådana fall får domstolen eller myndigheten antingen tillåta den person som har fartyget i sin besittning att fortsätta använda detta mot att han ställer tillräcklig borgen eller annan säkerhet eller reglera fartygets användning under den tid som arresten varar på något annat sätt.

Om parterna inte kan enas om vad som utgör en tillräcklig borgen eller annan säkerhet, skall domstolen eller myndigheten bestämma dess beskaffenhet och belopp.

En begäran om hävande av arrest mot en sådan säkerhet skall inte anses innebära vare sig ett erkännande av ansvarighet eller ett avstående från den legala begränsningen av redarens ansvarighet.

Artikel 6

Alla frågor om borgenärens ansvarighet för skada som orsakats genom att ett fartyg belagts med arrest eller för kostnader som uppkommit genom att borgen eller annan säkerhet ställts för att häva eller undvika arrest skall avgöras enligt lagen i den fördragsslutande stat där arresten har verkställts eller sökts.

De processuella reglerna om arrest i fartyg, om utverkande av beslut som anges i artikel 4 och om alla övriga förfarandefrågor som arresten kan medföra skall bestämmas av lagen i den fördragsslutande stat där arresten har verkställts eller sökts.

Artikel 7

§ 1 Domstolarna i den stat där arresten har verkställts skall vara behö-

compétents pour statuer sur le fond du procès;

- soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'État dans lequel la saisie est pratiquée;

- soit dans les cas suivants, notamment définis:

(a) si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'État où la saisie a été pratiquée;

(b) si la créance maritime est elle-même née dans l'État Contractant dont dépend le lieu de la saisie;

(c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;

(d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'Article 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;

(e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;

(f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

(2) Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le Demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

(a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;

(b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;

(c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;

(d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;

(e) if the claim is for salvage;

(f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

(2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

riga att avgöra tvisten i fråga, om de enligt inhemsk lag har sådan behörighet liksom i följande fall:

a) om borgenären har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i denna stat;

b) om fordringen uppkommit i denna stat;

c) om fordringen uppkommit under den resa under vilken arresten har verkställts;

d) om fordringen grundar sig på en sammanstötning eller på omständigheter som avses i artikel 13 i den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning, undertecknad i Bryssel den 23 september 1910;

e) om fordringen avser bärgning;

f) om fordringen är förenad med panträtt i det arrestbelagda fartyget på grund av in-teckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

§ 2 Om den domstol inom vars domkrets fartyget har belagts med arrest inte är behörig att avgöra tvisten, skall borgen eller annan säkerhet som har ställts enligt artikel 5 uttryckligen avse fullgörandet av dom som kan komma att meddelas av en behörig domstol; domstolen eller annan behörig judiciell myndighet i den stat där arresten verkställs skall bestämma den frist inom vilken borgenären skall väcka talan vid en behörig domstol.

(3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

(4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le Défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

(4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

(5) Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

(5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

Article 8

Article 8

(1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout État Contractant à tout navire battant pavillon d'un État Contractant.

(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

(2) Un navire battant pavillon d'un État non-contractant peut être saisi dans l'un des États Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1^{er}, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet État.

(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

(3) Toutefois, chaque État Contractant peut refuser toute ou partie des avantages de la présente Convention à tout État non-Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un État Contractant.

(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

§ 3 Om parterna har enats om att tvisten skall tas upp av en viss annan domstol än den inom vars domkrets arresten har verkställts eller att hänskjuta tvisten till skiljedom, får den domstol eller behöriga judiciella myndighet, inom vars domkrets arresten har verkställts, bestämma en frist inom vilken borgenären skall väcka talan inför en domstol eller skiljenämnd.

§ 4 Om borgenären inte för saken inför domstol eller skiljenämnd inom den frist som bestämts enligt de föregående två paragraferna, får motparten begära att arresten hävs eller att borgen eller annan säkerhet ges fri.

§ 5 Denna artikel skall inte tillämpas i fall som omfattas av bestämmelserna i den reviderade konventionen angående Rhenfarten av den 17 oktober 1868.

Artikel 8

§ 1 Bestämmelserna i denna konvention skall tillämpas på varje fartyg som för en fördragsslutande stats flagg inom en fördragsslutande stats område.

§ 2 Ett fartyg som för en icke fördragsslutande stats flagg får beläggas med arrest i varje fördragsslutande stat för en sjöfordran som anges i artikel 1 eller för en annan fordran för vilken arrest kan beviljas enligt den fördragsslutande statens lag.

§ 3 En fördragsslutande stat har dock alltid rätt att från de förmåner som konventionen ger helt eller delvis utesluta en icke-fördragsslutande stat eller en person, som vid tiden för arresten inte har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i någon av de fördragsslutande staterna.

(4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des États Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'État dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet État.

(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

(5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale sur les Privilèges et Hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver

(a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;

Article 10

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit or ratification or accession, reserve

(a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs o) and p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

§ 4 Ingen bestämmelse i denna konvention skall ändra eller påverka vad lagen i respektive fördragsslutande stat föreskriver i fråga om arrest i fartyg som för dess flagg om borgenären har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i denna stat.

§ 5 Om någon annan än den ursprungliga borgenären framställer anspråk på grund av en sjöfordran, oavsett om detta sker till följd av inträde, överlåtelse eller på annan grund, skall han anses ha hemvist eller sitt huvudsakliga driftsställe på samma ort som den ursprungliga borgenären.

Artikel 9

Inget i denna konvention skall anses grunda en rätt till talan som – med undantag för bestämmelserna i denna konvention – inte skulle föreligga enligt den lag som tillämpas av den domstol där tvisten är anhängig; inte heller grundar konventionen någon sjöpanträtt som inte föreligger enligt sådan lag eller enligt konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek, om denna är tillämplig.

Artikel 10

De höga fördragsslutande parterna får vid undertecknandet eller vid deposition av ratifikations- eller anslutningsinstrument förbehålla sig

a) rätt att i fråga om arrest på fartyg för fordran som avses i artikel 1 § 1 o) och p) i stället för konventionen tillämpa inhemsk lag;

(b) Le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.

(b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article I, paragraph q).

Article 11

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre États pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 11

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

La présente Convention est ouverte à la signature des États représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 13

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les États signataires et adhérents.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

(a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers États qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

Article 14

(a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

b) rätt att inte tillämpa artikel 3 i fråga om arrest på ett fartyg inom dess område för fordringar som av-

Artikel 11

De höga fördragsslutande parterna förbinder sig att hänskjuta till skiljedom varje mellanstatlig tvist som uppkommer vid tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, dock utan att detta medför någon inskränkning i de förpliktelser som gäller för de höga fördragsslutande parter, vilka har överenskommit att hänskjuta sina tvister till den internationella domstolen.

Artikel 12

Denna konvention är öppen för undertecknande av de stater som var företrädare vid den nionde diplomatiska sjörättskonferensen. Signaturprotokollet skall upprättas genom det belgiska utrikesministeriets försorg.

Artikel 13

Denna konvention skall ratificeras och ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos det belgiska utrikesministeriet, som skall underrätta alla signatärmakter och anslutna stater om varje sådan deposition.

Artikel 14

a) Denna konvention skall träda i kraft mellan de två stater vilka först ratificerar den sex månader efter dagen för depositionen av det andra ratifikationsinstrumentet.

(b) Pour chaque État signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

(b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Tout État non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les États signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'État adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'Article 14 a).

Article 15

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 14 a).

Article 16

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la conférence dans les six mois.

Article 16

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Con-

b) Denna konvention skall för signatärmakt, som ratificerar konventionen efter depositionen av det andra ratifikationsinstrumentet, träda i kraft sex månader efter dagen för depositionen av denna stats ratifikationsinstrument.

Artikel 15

En stat, som inte var företrädd vid den nionde diplomatiska sjörättskonferensen, får ansluta sig till denna konvention.

Underrättelse om en stats anslutning skall lämnas till det belgiska utrikesministeriet, som på diplomatisk väg skall meddela alla signatärmakter och anslutna stater om en sådan underrättelse.

För en stat som ansluter sig skall konventionen träda i kraft sex månader efter den dag då den nämnda underrättelsen togs emot, dock inte innan konventionen har trätt i kraft enligt artikel 14 a).

Artikel 16

En hög fördragsslutande stat får, sedan tre år förflutit efter att konventionen trätt i kraft för dess del, när som helst påkalla att det sammankallas en konferens för att överväga en ändring av konventionen.

En hög fördragsslutande part som vill begagna sig av denna rätt skall underrätta den belgiska regeringen, vilken skall sammankalla konferensen inom sex månader.

Artikel 17

En hög fördragsslutande part skall ha rätt att säga upp denna konven-

la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

vention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

(a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

(b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a) de cet article; pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au Territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 17.

(c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les États signataires et adhérents de toute notifi-

Article 18

(a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

(c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notifica-

tion när som helst efter det att den trätt i kraft för dess del. Uppsägningen skall gälla sedan ett år förflutit från den dag då underrättelsen om densamma togs emot av den belgiska regeringen, vilken på diplomatisk väg skall meddela alla övriga höga fördragsslutande parter om underrättelsen.

Artikel 18

a) En hög fördragsslutande part får vid tiden för ratifikationen eller anslutningen eller när som helst därefter skriftligen underrätta det belgiska utrikesministeriet om att konventionen skall utsträckas till att gälla för ett område, för vars internationella förbindelser parten ansvarar.

Konventionen skall sex månader efter den dag då det belgiska utrikesministeriet tog emot underrättelsen bli tillämplig på ett sådant område, dock tidigast den dag då konventionen träder i kraft för den höga fördragsslutande partens del.

b) En hög fördragsslutande part, som har avgivit en förklaring enligt a) i denna artikel, får när som helst underrätta det belgiska utrikesministeriet om att konventionen skall upphöra att gälla för området i fråga:

ett år efter det att det belgiska utrikesministeriet har tagit emot en sådan underrättelse skall konventionen upphöra att gälla för området.

c) Det belgiska utrikesministeriet skall på diplomatisk väg meddela alla signatärmakter och anslutna stater om varje underrättelse som tagits

cation reçue par lui au titre du pré- tion received by it under this Article.
sent article.

Prop. 1992/93:5
Bilaga 4

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1952, en Done in Brussels, on May 10, 1952,
langues française et anglaise, les in the French and English langua-
deux textes faisant également foi. ges, the two texts being equally aut-
hentic.

emot enligt denna artikel.

Prop. 1992/93:5
Bilaga 4

Upprättad i Bryssel den 10 maj 1952
i ett exemplar, vars franska och eng-
elska text skall ha lika vitsord.

Förteckning över stater anslutna till arrestkonventionen

Prop. 1992/93:5

Bilaga 5

Algeriet
Antigua och Barbuda
Bahamas
Belgien
Belize
Benin
Borneo
Burkina Faso
Centralafrikanska republiken
Costa Rica
Danmark
Djibouti
Dominikanska republiken
Egypten
Elfenbenskusten
Fiji
Frankrike
Gabon
Grekland
Grenada
Guinea
Guyana
Haiti
Irland
Italien
Jugoslavien
Kambodja
Kamerun
Kiribati
Komorerna
Kongo
Kuba
Luxemburg
Malgache
Marocko
Mauretania
Maurice
Nederländerna
Niger
Nigeria
Paraguay
Polen
Portugal
Saint Christopher och Nevis
Saint Lucia
Saint-Vincent och Grenada

Salomonöarna
Sarawak
Schweiz
Senegal
Seychellerna
Spanien
Storbritannien och Nordirland
Sudan
Syrien
Tchad
Togo
Tonga
Tuvalu
Tyskland
Vatikanstaten
Zaire

Prop. 1992/93:5
Bilaga 5

Artikel 54 A i Luganokonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område

Prop. 1992/93:5
Bilaga 6

Under en tid av tre år räknat från ikraftträdandet av denna konvention för respektive Danmark, Grekland, Irland, Island, Norge, Finland och Sverige, skall i sjörättsmål behörigheten i dessa stater bestämmas inte endast enligt bestämmelserna i avdelning II utan även enligt de nedan i punkterna 1 till 7 angivna bestämmelserna. Dessa bestämmelser upphör dock att gälla för ifrågavarande stat när den internationella konventionen om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) i havsgående fartyg, som undertecknades i Bryssel den 10 maj 1952, träder i kraft i förhållande till den staten.

1. Mot den som har hemvist i en konventionsstat kan i fråga om sjöfordringar talan väckas vid domstolarna i en av de ovan nämnda staterna om det fartyg som fordran hänför sig till, eller annat av honom ägt fartyg, har blivit föremål för kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd (arrest) vid ett rättsligt förfarande inom den senare statens territorium för att säkerställa kravet, eller kunde ha blivit föremål för sådan säkerhetsåtgärd om inte borgen eller annan säkerhet hade ställts, och:

- a) kändan har hemvist i denna stat, eller
- b) fordringen har uppkommit i denna stat, eller
- c) fordringen har uppkommit under den resa vid vilken säkerhetsåtgärden har, eller kunde ha, vidtagits, eller
- d) fordringen grundar sig på en sammanstötning eller skada orsakad av ett fartyg på ett annat eller på gods eller personer ombord på något av fartygen, som beror antingen på verkställd eller underlåten manöver eller underlåtenhet att iaktta gällande föreskrifter, eller
- e) fordringen avser bärgning, eller
- f) panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt till säkerhet för fordringen gäller i det fartyg som är föremål för kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd (arrest).

2. Kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd (arrest) kan erhållas såväl i det fartyg som sjöfordringen hänför sig till som i annat fartyg ägt av den person som vid tiden för fordringens uppkomst var ägare till det förstnämnda fartyget. I fråga om sådana fordringar som anges i punkt 5 o), p) eller q) i denna artikel får dock endast det fartyg som sjöfordringen hänför sig till tas i anspråk.

3. Fartyg skall anses tillhöra samma ägare när alla andelar däri ägs av samma person eller personer.

4. Om, vid skeppslega (demise charter), befraftaren ensam är ansvarig för en sjöfordran som hänför sig till fartyget, kan kvarstad eller liknande säkerhetsåtgärd (arrest) erhållas för fordringen i detta fartyg eller i annat fartyg som ägs av befraftaren men inte i något annat fartyg som tillhör ägaren.

Denna bestämmelse gäller även i andra fall då någon annan än ett fartygs ägare är ansvarig för en sjöfordran.

5. Uttrycket "sjöfordran" innebär en fordran som stöder sig på en eller flera

av följande grunder:

- a) skada orsakad av ett fartyg genom sammanstötning eller på annat sätt;
- b) dödsfall eller personskada som orsakats av ett fartyg eller som inträffat i samband med driften av ett fartyg;
- c) bärgning;
- d) avtal som rör fartygs användning eller förhyrning på grundval av certeparti eller annat;
- e) avtal som rör transport av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller annat;
- f) förlust av eller skada på gods inklusive resgods under transport med fartyg;
- g) gemensamt haveri;
- h) bodmeri;
- i) bogsering;
- j) lotsning;
- k) leverans av varor eller material för fartygs drift eller underhåll, oberoende av leveransorten;
- l) byggnad eller reparation av eller utrustning till ett fartyg eller kostnader för dockning;
- m) befälhavares, befäls och besättnings löner;
- n) befälhavares utlägg, inklusive utlägg som gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning;
- o) tvist om äganderätten till ett fartyg;
- p) tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta;
- q) panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

6. I Danmark skall, i fråga om sjöfordringar som behandlas i punkt 5 o) och p) i denna artikel, uttrycket "arrest" (kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder) anses omfatta också "förbud" när detta, enligt paragraferna 646 till 653 i lov om rettens pleje, är det enda tillåtna förfarandet i fråga om sådan fordran.

7. I Island skall, i fråga om sjöfordringar som behandlas i punkt 5 o) och p) i denna artikel, uttrycket "arrest" (kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder) anses omfatta också "lögbann" när detta, enligt kapitel III lagen om kvarstad och förbud (lög um kyrretningu og lögbann), är det enda tillåtna förfarandet i fråga om sådan fordran.

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 juni 1992 ..	6
1 Inledning	6
2 Arrestkonventionen	8
2.1 Bakgrund	8
2.2 Arrestkonventionens innehåll	9
3 Luganokonventionen	14
3.1 Allmänt om Luganokonventionen	14
3.2 Luganokonventionens reglering av sjörättsliga frågor ...	15
4 Allmän motivering	17
4.1 Sveriges tillträde till arrestkonventionen	17
4.2 Nya särskilda regler om kvarstad på fartyg	20
4.2.1 Vilka former av kvarstad skall omfattas av regle-	
ringen?	20
4.2.2 Vilka fartyg skall omfattas av regleringen?	21
4.2.3 Sjöfordringarna	24
4.2.4 Processuella förutsättningar för kvarstad	25
4.2.5 Svensk domstols behörighet	28
4.2.6 Ikraftträdande	29
4.3 Kostnadsaspekter	29
5 Upprättade lagförslag	30
6 Specialmotivering	31
6.1 Lagen om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhål-	
landen	31
6.2 Lagen om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)	39
7 Hemställan	41
8 Beslut	41
Bilaga 1 Departementspromemorians lagförslag	42
Bilaga 2 Lagrådsremissens lagförslag	46
Bilaga 3 Utdrag ur protokoll vid lagrådets sammanträde den 11	
juni 1992	50
Bilaga 4 Arrestkonventionen	54
Bilaga 5 Förteckning över stater anslutna till arrestkonventionen .	78
Bilaga 6 Artikel 54 A i konventionen om domstols behörighet och	
om verkställighet av domar på privaträttens område	80