



Svensk författningssamling

Lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Utfärdad den 22 november 2018

SFS 2018:1855

Publicerad
den 29 november 2018

Enligt riksdagens beslut¹ föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 11 kap. ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 b §, 7 kap. 1 §, 9 kap. 3 §, 10 kap. 19 §, 11 a kap. 5 §, 12 kap. 1 §, 18 kap. 10 och 21 §§, 19 kap. 1 §, 20 kap. 14 § samt 21 kap. 5, 6, 7 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 11 kap., och en ny paragraf, 21 kap. 5 a §, av följande lydelse.

1 kap.

1 b §² Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, Transportstyrelsen får efter ansökan i ett enskilt fall besluta att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § ska anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant beslut får meddelas bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får då bestämma vad som ska iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att ett registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan enligt första stycket.

7 kap.

1 §³ Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har redaren rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av ansvar finns i 9–11 a och 13–15 kap.

9 kap.

3 §⁴ Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

¹ Prop. 2017/18:268, bet. 2018/19:CU3, rskr. 2018/19:32.

² Senaste lydelse 1997:266.

³ Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

⁴ Senaste lydelse 1995:1314 (jfr 1996:14).

1. en fordran på bärgarlön, sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,
2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena,
3. en fordran med anledning av skada som omfattas av 11 kap.,
4. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,
5. en fordran med anledning av atomskada orsakad av atomfartyg,
6. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och
7. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

10 kap.

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

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

Andra stycket gäller inte sådana oljeskador som omfattas av 10 a eller 11 kap.

11 kap. Om ansvar för skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 § I detta kapitel avses med *farliga och skadliga ämnen*:

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i regel 1 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78) i dess vid varje tid gällande lydelse,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i regel 1.10 i bilaga II till MARPOL 73/78 i dess vid varje tid gällande lydelse, samt ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i nämnda bilaga II,

c) farliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i kapitel 17 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse samt farliga produkter för vilka

⁵ Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:543).

preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i IBC-koden,

d) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen, material och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse,

e) gaser i vätskeform som anges i kapitel 19 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse samt produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i IGC-koden,

f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60 grader Celsius (uppmätt i en sluten degel),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och som omfattas av den internationella koden för fasta bulklaster (IMSBC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser, om de i stället transporterats i förpackad form, hade omfattats av bestämmelserna i IMDG-koden i den lydelse som gällde 1996, och

h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g, *farliga och skadliga bulkämnen*: sådana farliga och skadliga ämnen som avses i a–c och e–h,

farliga och skadliga förpackade ämnen: sådana farliga och skadliga ämnen som avses i d,

sjötransport: tiden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer i kontakt med utrustning som tillhör fartyget till dess att de vid lossning inte längre har sådan kontakt med utrustningen eller, om fartygets utrustning inte används, från det att ämnena vid lastning korsar fartygets reling till dess att de vid lossning korsar relingen igen,

skada:

a) dödsfall eller annan personskada som har orsakats av farliga och skadliga ämnen,

b) skada på egendom som har orsakats av farliga och skadliga ämnen och som har uppkommit utanför det fartyg som transporterar ämnena,

c) skada på grund av förorening av miljön som har orsakats av farliga och skadliga ämnen, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, och

d) kostnader för förebyggande åtgärder och skada som har orsakats av sådana åtgärder,

olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en skada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en skada och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare, samt

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention).

Om en skada inte endast har orsakats av farliga och skadliga ämnen och det inte är möjligt att tillförlitligt särskilja orsakerna, anses all skada orsakad av de farliga och skadliga ämnena. Det gäller inte i den utsträckning skadan omfattas av 10 kap. 2 § första stycket. Det gäller inte heller i den utsträckning skadan har orsakats av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i IMDG-koden eller i IMSBC-koden.

Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

Tillämpningsområde

2 § Detta kapitel tillämpas på skador under en sjötransport med farliga och skadliga ämnen som last, om skadorna har uppkommit

1. i Sverige eller i en annan konventionsstat,
2. i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, genom förorening av miljön, och
3. utanför en konventionsstats eller en annan stats territorium på något annat sätt än genom förorening av miljön, om skadan har orsakats av ett ämne som har transporterats ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller i en annan konventionsstat eller, om fartyget inte är registrerat, får föra svensk eller en annan konventionsstats flagg.

Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador som anges i första stycket.

3 § Det som sägs i 2 § om ekonomisk zon gäller även i de fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialhav som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts.

4 § Ersättning för åtgärder med anledning av en skada ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Kapitlet tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Kapitlet tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

5 § Detta kapitel gäller inte örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Om ett sådant fartyg har orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock 1 §, 4 § första stycket och 7–10 §§ samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.

6 § Detta kapitel gäller inte

1. för fartyg med en dräktighet om högst 200 som i inrikes trafik transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form,
2. sådan oljeskada som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket,
3. sådan skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) eller i den internationella koden för fasta bulkklaster (IMSBC-koden), eller
4. fordringar som har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare.

Skadestånd*Ansvaret för en skada*

7 § En skada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om ägaren eller någon som denne svarar för är vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie av händelser, ska den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser ersätta skadan.

Ägaren är dock fri från ansvar om denne visar att

1. skadan orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,

2. skadan i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada,

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

4. avsändaren eller annan person har låtit bli att upplysa om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och detta helt eller delvis har orsakat skadan eller har lett till att fartygets ägare inte har tagit en försäkring eller ställt annan säkerhet enligt 17 eller 18 §.

Andra stycket 4 gäller dock bara om varken fartygets ägare eller dennes anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om ämnets farliga och skadliga egenskap.

8 § Ett anspråk på ersättning för en skada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i detta kapitel får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i kapitlet.

Ett sådant anspråk får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma:

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,

b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,

c) en redare som inte är ägare, en befraftare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

e) den som utför bärgning med ägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–f.

Ett anspråk får dock alltid göras gällande mot en avsändare eller annan person som har låtit bli att upplysa om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, om detta föranlett att fartygsägaren är fri från ansvar för skadan enligt 7 § andra stycket 4 och tredje stycket.

Det som har betalats i ersättning för en skada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

Ansvarsbegränsning

9 § Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel. Ansvarsbeloppen ska bestämmas på följande sätt.

1. För skador som har orsakats av farligt och skadligt bulkämne är ansvarsgränsen 10 000 000 särskilda dragningsrätter (SDR), om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Om dräktigheten är högre, höjs ansvarsgränsen med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från och med 2 001 till och med 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

2. För skador som har orsakats av farligt och skadligt förpackat ämne är ansvarsgränsen 11 500 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Om dräktigheten är högre, höjs beloppet med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från och med 2 001 till och med 50 000 och med 414 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 115 000 000 SDR.

Första stycket 2 gäller också om skadorna har orsakats av både farligt och skadligt bulkämne och farligt och skadligt förpackat ämne eller om skadorna har orsakats av något av dessa ämnen men det inte går att fastställa vilket.

Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

10 § Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om ägaren har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

Begränsningsfond

11 § Rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 § finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till summan av det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet ska räknas om till svenska kronor enligt 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt detta kapitel ska i Sverige upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 a §.

I fråga om förfarandet när begränsningsfonden upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden tillämpas 12 kap. 3–15 §§. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Det som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § ska i stället gälla verkan som avses i 14 § i

detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, ska i ett beslut som avses i den paragrafen anges att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

Fördelning av en begränsningsfond

12 § En begränsningsfond som avses i 11 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Vid fördelning av fonden har anspråk med anledning av dödsfall och annan personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den del anspråken överstiger två tredjedelar av det ansvarsbelopp som gäller för ägaren enligt 9 §.

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

13 § Den som innan begränsningsfonden fördelats har betalat ersättning för en skada inträder, intill det belopp som har betalats, i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Om fartygets ägare eller någon annan gör sannolikt att denne senare blir skyldig att betala ersättning som, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat krävas åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare ska sättas av för att ägaren eller någon annan senare ska kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

En ägare som frivilligt har dragit på sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder har samma rätt till ersättning för dem från fonden som en annan skadelidande.

Verkan av en begränsningsfond

14 § Om en begränsningsfond har upprättats enligt 11 § och ägaren har rätt att begränsa sitt ansvar, får inte någon annan egendom som tillhör ägaren tas i anspråk för att tillgodose krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i ett fall som avses i första stycket egendom som tillhör ägaren blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden, ska åtgärden hävas. Om ägaren har ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, ska säkerheten återställas till ägaren.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, ska första och andra styckena gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut vad som svarar mot dennes fordran.

Preskription

15 § Bestämmelser om preskription av fordran på ersättning för skada finns i 19 kap. 1 §.

Ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

16 § Bestämmelser om rätt till ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen finns i lagen (2018:1854) om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

17 § Ägaren av ett svenskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last ska ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket ska godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 9 §. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

18 § För ett utländskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last och som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 §. Skyldigheten gäller dock inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 §.

Avgift vid certifiering

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.

Krav mot försäkringsgivaren

20 § En försäkring som avses i 17 eller 18 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 §.

Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än fartygets ägare åberopa omständigheter som hade kunnat åberopas mot ägaren.

21 § Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot dennes ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

22 § Det som sägs i 20 och 21 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 17 eller 18 §.

Åsidosättande av försäkringsskyldighet m.m.

23 § Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §.

Behörig domstol m.m.

24 § Bestämmelser om behörig domstol och om verkställbarhet och verkställighet av domar i mål om ersättning för skada som omfattas av detta kapitel finns i 21 kap. 5 a–7 §§.

11 a kap.

5 §⁶ Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap., skada enligt 11 kap. eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

12 kap.

1 §⁷ Detta kapitel gäller en begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om en begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 § eller 11 kap. 11 §.

18 kap.

10 §⁸ Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen ska hållas enligt 9 §. Regeringen får dock för en viss hamn föreskriva att en annan av sjörättsdomstolarna ska vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring ska rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som Transportstyrelsen årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen ska uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han eller hon inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna ska vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i

⁶ Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

⁷ Senaste lydelse 1995:1081.

⁸ Senaste lydelse 1996:268.

konkurs eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om ersättning av allmänna medel till de särskilda ledamöterna.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av en svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske ska vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka det inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av en person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

21 § Transportstyrelsen ska varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen ska hållas tillgänglig hos varje tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol.

19 kap.

1 §⁹ Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. en fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. en fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

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

4. en fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på denne enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. en fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befördran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under transporten, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. en fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen fick laga kraft,

⁹ Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

9. en fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller bunk-eroljeskada enligt 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa,

10. en fordran på ersättning för en skada som omfattas av 11 kap.: inom tre år från den dag då skadelidande fick eller borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet, dock senast inom tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den senaste av dessa,

11. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

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

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispasschör, anses talan om fordringen väckt.

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 35 § andra och tredje styckena finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

14 §¹⁰ En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 §, 10 a kap. 11 eller 12 §, 11 kap. 17 eller 18 § eller i 11 a kap. 20 eller 21 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

21 kap.

5 §¹¹ Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller bunkeroljeskada enligt 10 a kap. får väckas i Sverige endast om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada eller bunkeroljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Om en talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka har väckts vid flera domstolar, ska regeringen bestämma att en av dessa domstolar ska handlägga samtliga mål.

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 9 kap. 7 § eller 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

5 a § Talan om ersättning för en skada som omfattas av 11 kap. får väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon. Talan får också väckas i Sverige när skadan har uppkommit utanför en stats territorium, om 11 kap. 2 § första stycket 3 eller andra stycket är tillämpligt och

a) fartyget är registrerat i Sverige eller, om det inte är registrerat, får föra svensk flagg,

b) fartygets ägare har sin hemvist eller huvudsakliga verksamhetsort i Sverige, eller

c) en begränsningsfond enligt 11 kap. 11 § har upprättats i Sverige.

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada som avses i 11 kap. som har orsakats av samma olycka väckas här.

Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Om skadan har uppkommit utanför Sverige eller dess ekonomiska zon, väcks talan vid Stockholms tingsrätt.

¹⁰ Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

¹¹ Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:453).

Om en talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka har väckts vid flera domstolar, ska regeringen bestämma att en av dessa domstolar ska handlägga samtliga mål.

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 11 kap. 11 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

6 §¹² Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada, bunkeroljeskada eller skada som avses i 11 kap. har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen eller den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention och om domstolarna i den staten var behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. När domen har fått laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, ska den efter en ansökan förklaras verkställbar i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte något annat följer av 9 kap. 8 §, 10 kap. 9 §, 11 kap. 14 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte någon skyldighet att förklara en utländsk dom verkställbar, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

En ansökan om verkställbarhetsförklaring görs till den tingsrätt som regeringen föreskriver. Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. domen i original eller i kopia som har bestyrkts av en myndighet,
2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt någon av de i första stycket angivna konventionerna samt att domen har fått laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna ska vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset ska vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Om en handling i ärendet inte är skriven på svenska, danska eller norska, ska även en översättning till svenska ges in. Översättningen ska vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av en svensk notarius publicus.

Om en dom förklaras verkställbar, verkställs den på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende om verkställbarhetsförklaring tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden

7 §¹³ Har det i enlighet med bestämmelserna i den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention eller i den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention upprättats en begränsningsfond i en annan konventionsstat och har en ägare eller försäkringsgivare mot vilken det har väckts en talan om ersättning enligt 10 eller 11 kap. vid en svensk domstol rätt att begränsa sitt ansvar, ska domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den andra staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

¹² Senaste lydelse 2014:927.

¹³ Senaste lydelse 1995:1081.

11 §¹⁴ För varje tingsrätt som får ta upp dispaschmål ska Transportstyrelsen varje år upprätta en förteckning som består av minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Rätten ska för varje mål utse tre av personerna i förteckningen att tjänstgöra som särskilda ledamöter. Om det föreskrivna antalet ledamöter inte kan utses från förteckningen på grund av förfall eller något annat hinder ska rätten utse någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

Den som ska tjänstgöra som särskild ledamot ska vara svensk medborgare och får inte vara underårig, i konkurs eller ha förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken. Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om ersättning av allmänna medel till den särskilda ledamoten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019 i fråga om 1 kap. 1 b §, 18 kap. 10 och 21 §§ och 21 kap. 5 och 11 §§ och i övrigt den dag som regeringen bestämmer.

På regeringens vägnar

HELÉNE FRITZON

Mikael Hjort
(Justitiedepartementet)

¹⁴ Senaste lydelse 2018:418.