



Lag om ändring i sjölagen (1994:1009);

utfärdad den 31 maj 2012.

Enligt riksdagens beslut¹ föreskrivs² i fråga om sjölagen (1994:1009)
dels att nuvarande 20 kap. 13, 14 och 15 §§ ska betecknas 20 kap. 16,
15 och 14 §§,

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

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

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

2 kap.

1 §³ Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel.

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

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

– skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

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

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

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

¹ Prop. 2011/12:111, bet. 2011/12:CU24, rskr. 2011/12:242.

² Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

³ Senaste lydelse 2001:384.

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

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

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

7 §⁴ Om ett skepp ska avregistreras enligt 6 § första stycket 3, får skeppet ändå inte avföras ur fartygsregistrets skeppsdel, om

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

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

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som ska avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

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

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet

Försäkringsskyldighet

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

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

1. används för någon annan verksamhet än transport,

⁴ Senaste lydelse 2001:384.

- 2. anlöper eller lämnar hamn, eller
- 3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.

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

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

Försäkringsbevis

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset.

9 kap.

5 §⁵ Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

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

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

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 600 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

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

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

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

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

⁵ Senaste lydelse 2004:651.

10 §⁶ Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, finns dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

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

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

10 kap.

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

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om ägaren har vållat oljeskadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

17 §⁸ Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 14 §.

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

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sve-

⁶ Senaste lydelse 2004:651.

⁷ Senaste lydelse 2002:610.

⁸ Senaste lydelse 1995:1081.

⁹ Senaste lydelse 1995:1081.

rige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

16 kap.

11 §¹⁰ Om ett fartyg som är registrerat i Sverige har bärgat något under en resa ska av bärgarlönen först betalas

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

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

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

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

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

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

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

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

Om bärgningen utfördes av ett svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

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

¹⁰ Senaste lydelse 1995:1314.

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

På regeringens vägnar

BEATRICE ASK

Jonas Pontén
(Justitiedepartementet)