



Lag om ändring i sjölagen (1994:1009);

SFS 2013:328

Utkom från trycket
den 31 maj 2013

utfärdad den 23 maj 2013.

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

dels att 7 kap. 1 §, 9 kap. 5 §, 10 kap. 2, 12 och 19 §§, 19 kap. 1 §, 20 kap. 14 § samt 21 kap. 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas ett nytt kapitel, 10 a kap., tre nya paragrafer, 7 kap. 2 a §, 10 kap. 2 a och 13 a §§, samt närmast före 10 kap. 13 a § en ny rubrik av följande lydelse.

7 kap.

1 §² 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 en redares ansvar finns i 9–10 a och 13–15 kap.

2 a § Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §.

9 kap.

5 §³ 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 3,02 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1 208 SDR,

¹ Prop. 2012/13:81, bet. 2012/13:CU17, rskr. 2012/13:209.

² Senaste lydelse 1995:1081.

³ Senaste lydelse 2012:353.

för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 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 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 604 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 453 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 SDR.

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

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

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

10 kap.

2 §⁴ Detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last ska kapitlet tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall ska kapitlet dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som sägs i första stycket om ekonomisk zon gäller även i 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.

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av första stycket gäller 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada 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.

⁴ Senaste lydelse 1995:1081.

12 §⁵ Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, 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 5 § första stycket. 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 5 § första stycket. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.

Avgift vid certifiering

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

19 §⁶ 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 kap.

⁵ Senaste lydelse 1995:1081.

⁶ Senaste lydelse 2012:353.

| Inledande bestämmelser

| Definitioner

1 § I detta kapitel avses med

bunkerolja: varje mineralolja som innehåller kolväte, inklusive smörjolja, som används eller är avsedd att användas för ett fartygs drift samt rester av sådan olja,

bunkeroljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom bunkerolja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

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

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en bunkeroljeskada genom förorening 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, och

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).

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

2 § Vid tillämpningen av 7–9 §§, 14 § andra stycket och 15 § ska med fartygets ägare jämföras en redare som inte är ägare, en befraktare som hyr fartyget utan besättning och en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift.

| Tillämpningsområde

3 § Detta kapitel tillämpas på bunkeroljeskador som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa bunkeroljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Det sagda gäller inte om annat anges i 5 eller 6 §.

Vad som sägs i första stycket om ekonomisk zon gäller även i 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 bunkeroljeskada 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 bunkeroljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock 1 och 2 §§, 4 § första stycket och 7–9 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

6 § Detta kapitel gäller inte sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket.

Skadestånd

Ansvar för bunkeroljeskada

7 § En bunkeroljeskada 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 skadan

1. 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. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller
3. 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.

8 § Ett anspråk på ersättning för en bunkeroljeskada får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i detta kapitel.

Ett anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

- a) anställda hos fartygets ägare, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,
- b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,
- c) en befraktare som inte jämföras med fartygets ägare enligt 2 §,
- 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.

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

Ansvarsbegränsning

9 § I fråga om rätten för fartygets ägare att begränsa sitt ansvar gäller 9 kap.

Preskription

10 § Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns i 19 kap. 1 §.

Försäkring

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

11 § Ägaren av ett svenskt fartyg, med en dräktighet som är högre än 1 000, ska ha en försäkring eller ställa 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 kap. 5 §. 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 kap. 5 §. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

12 § För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet som är högre än 1 000 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 kap. 5 §. Skyldigheten gäller dock inte för 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 kap. 5 §.

| **13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.

| *Krav mot försäkringsgivaren*

| **14 §** En försäkring som avses i 11 eller 12 § 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 kap. 5 §.

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.

| **15 §** 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.

| **16 §** Det som sägs i 14 och 15 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 11 eller 12 §.

| *Åsidosättande av försäkringsskyldighet m.m.*

| **17 §** Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §.

| **Behörig domstol m.m.**

| **18 §** Bestämmelser om behörig domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för bunkeroljeskada finns i 21 kap. 5 och 6 §§.

19 kap.

1 §⁷ 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,

⁷ Senaste lydelse 1995:1314.

5. en fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran 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 passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. en fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: 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 vann laga kraft,

9. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 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.

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 dispaschör, 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. 29 § andra stycket 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.

14 §⁸ En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 eller 10 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 eller 10 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 § eller i 10 a kap. 11 eller 12 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

21 kap.

5 §⁹ 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 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.

6 §¹⁰ Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen och om domstolarna i den staten var behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen ska, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte någon skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

En ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan ska fogas

1. domen i original eller i kopia som bestyrkts av en myndighet,

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighets-

⁸ Senaste lydelse 2012:353.

⁹ Senaste lydelse 1995:1081.

¹⁰ Senaste lydelse 1995:1081.

konvention eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen samt att domen har vunnit 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 är skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, ska handlingen åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen ska vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökan.

Om en ansökan bifalls, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftägande dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens beslut överklagats.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

På regeringens vägnar

BEATRICE ASK

Amina Lundqvist
(Justitiedepartementet)