
Birgitta Blom

**Sjölagens
bestämmelser
om
redaransvar**

Norstedts Gula Bibliotek

Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv>

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

- Kopiera och vidare distribuera materialet oavsett medium eller format
- Bearbeta och bygga vidare på materialet

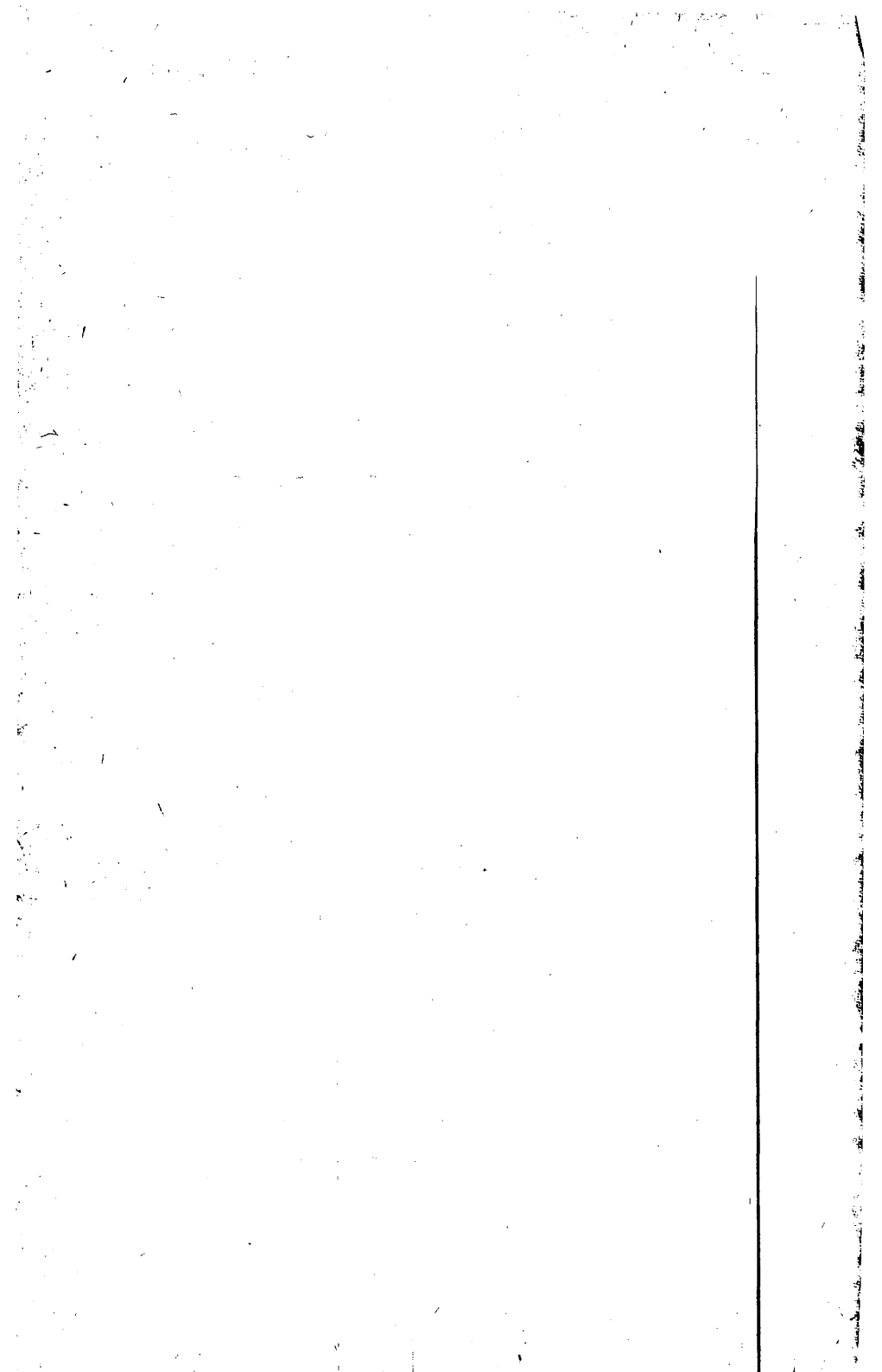
Villkoren för tillståndet är:

- Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.
- Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.
- Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att göra något som licensen tillåter.

Se även information på

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv>

Sjölagens bestämmelser om redaransvar



Birgitta Blom

Sjölagens bestämmelser om redar- ansvar

ADVOKATFIRMAN
HAMMARSKIÖLD & CO
BIBLIOTEKET

Sjö- och transporträtt ex 2

P A Norstedt & Söners Förlag
Stockholm

Mångfaldigandet av innehållet i denna bok, helt eller delvis, är enligt lag om upphovsrätt av den 30 december 1960 förbjudet utan medgivande av förlaget, P A Norstedt & Söners Förlag, Stockholm. Förbudet gäller varje form av mångfaldigande genom tryckning, stencilering, bandinspelning etc.

ISBN 91-1-857162-X

© Birgitta Blom, P A Norstedt & Söners Förlag, Stockholm 1985

Omslag: Rolf Hernegran

Stockholm 1985. Norstedts Tryckeri 56-525

Förord

Styrelsen för Institutet för rättsvetenskaplig forskning har tagit initiativet till utgivningen av en brett upplagd kommentar till sjölagen. Kommentaren kommer att bestå av flera delar. Avsikten är att först behandla de kapitel beträffande vilka en kommentar framstår som särskilt angelägen. Den första delen kom ut år 1982 och består av professor Kurt Grönfors kommentar till sjölagens bestämmelser om godsbefordran (5 kap). Denna bok utgör en andra del i serien. Här kommenteras 10 kap om redarens ansvar och dess begränsning och 15 kap om begränsningsfond och begränsningsmål.

Nya bestämmelser om redaransvarets begränsning träder i kraft den 1 april 1985. Det är framför allt denna omständighet som har föranlett att denna del av kommentaren nu ges ut.

Institutets styrelse har utsett Kurt Grönfors till redaktör för sjölagskommentaren. Han har under arbetets gång granskat alla manuskript och bistått med en aldrig sinande ström av goda råd, kritiska synpunkter och glada tillrop. När till sist bara kommentaren av den sista paragrafen – som är den första, nämligen 233 § – återstod och det för mig framstod som svårbemästrat att vid sidan om andra nytillkommande arbetsuppgifter ta itu med denna, gav han mig ovärderlig draghjälp i form av ett omfattande underlag för kommentaren i denna del. För allt detta är jag honom djupt tacksam. Min tacksamhet riktas vidare till professor Erling Selvig, hovrättsassessor Ulf Hellbacher och departementsrådet Magnus Göransson som också har läst manuskript och bidragit med värdefulla påpekanden. Ulf Hellbacher har dessutom hjälpt mig med upprättande av sakregister och med iordningställandet av den nordiska parallelltexten, ett mödosamt arbete där hans talang för noggrannhet har kommit särskilt till sin rätt.

Ett varmt tack går också till institutets styrelse för dess stöd under arbetets gång.

Bland bestämmelserna i 10 och 15 kap är det endast 233 § som är en ren ansvarsbestämmelse. De övriga paragraferna behandlar ansvarets begränsning och det sätt på vilket den skall genomföras. Det inledande avsnittet under kapitelrubriken till 10 kap innehåller en historisk tillbakblick, som kan vara av intresse för den som vill bilda sig en uppfattning

Förord

om hur reglerna om redaransvarets begränsning har utvecklats. Där berörs också en fråga som har diskuterats på senare tid, nämligen om det finns bärande rättspolitiska motiv för reglerna.

Bestämmelserna om begränsningsfond och begränsningsmål i 15 kap innebär en nyhet för sjölagen. Under rubriken till detta kapitel redovisas skälen för lagstiftningen i denna del.

Det nordiska samarbetet på sjörättens område har gamla traditioner. Även de nu genomförda lagändringarna har förberetts i nordiskt samarbete. Resultatet har blivit i allt väsentligt likalydande bestämmelser. De danska, norska, finska och svenska lagtexterna i parallelluppställning ingår som en bilaga till kommentaren. — Även 1976 års internationella begränsningskonvention återfinns som en bilaga.

Bromma i december 1984

Birgitta Blom

Innehåll

Förord

Kommentar till 10 kap. – Redaransvaret och dess begränsning

1. Inledning, 13 – 2. Den historiska bakgrunden, 14 – 3. Abandonsystemet, 16 – 4. Sjöpanträttsystemet (exekutionssystemet), 17 – 5. Det engelska systemet, 18 – 6. 1924 års konvention, 19 – 7. 1957 års konvention, 20 – 8. 1976 års konvention, 22 – 9. Rättspolitiska motiv för begränsningssystemen 24.

233 §

1. Redarens principalansvar, 28 – 2. Bakgrund, 28 – 3. Bestämmelsens tillämpning i kontraktsförhållanden, 30 – 4. Jämförelse mellan det allmänna principalansvaret och det sjörättsliga principalansvaret, 31 – 5. Redaren som ansvarssubjekt, 33 – 6. Befälhavare och medlem av besättningen, 34 – 7. Annan som på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst, 35 – 8. Särskilt om bogsering, 37 – 9. Ansvar för lots, 39 – 10. Särskilt om försummelser, 39 – 11. I tjänsten, 40 – 12. Vällande, 42 – 13. Uppsåt, 42 – 14. Några anmärkningar om culpaansvar, 43 – 15. Anonym culpa, 45 – 16. Ansvar oberoende av culpa, 47 – 17. Regressrätt, 48 – 18. Begränsning av redaransvaret, 49.

234 §

1. Den skyddade personkretsen, 50 – 2. Bakgrund, 51 – 3. På vilka fartyg är begränsningsreglerna tillämpliga, 52 – 4. Redare och andra principalansvariga, 54 – 5. Bärgare, 57 – 6. Medhjälpare, 58 – 7. Försäkringsgivare, 59 – 8. Begränsning när flera är ansvariga, 59.

235 §

1. Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning, 61 –
2. Bakgrund, 61 – 3. Fordringens art avgörande, inte grunden för ansvaret, 63 – 4. Skada i samband med fartygets drift eller med bärgning, 65 – 5. Person- och sakskada, 68 – 6. Dröjsmålsskada, 70 – 7. Intrång i rättighet, 71 – 8. Avlägsnande av vrak och last m m, 72 – 9. Skadeförebyggande åtgärder, 74 – 10. Kvittning enligt single liability-principen, 76.

236 §

1. Fordringar som *inte* är föremål för ansvarsbegränsning, 77 – 2. Bakgrund, 77 – 3. Bärgarlön, 79 – 4. Bidrag till gemensamt haveri, 80 – 5. Avtal om avlägsnande av vrak, 80 – 6. Oljeskador, 81 – 7. Atomskador, 83 – 8. Skador på besättningen, 84 – 9. Räntor och rättegångskostnader, 85.

237 §

1. Obegränsat ansvar vid uppsåt m m, 86 – 2. Bakgrund, 86 – 3. Motsvarande bestämmelser i andra konventioner, 89 – 4. Personkretsen, 93 – 5. Det subjektiva rekvisitet, 96 – 6. Bevisbördan, 101.

238 §

1. Begränsningsbeloppens storlek, 103 – 2. Bakgrund, 103 – 3. Begränsning av ansvaret för passagerares personskador, 104 – 4. Andra personskador än passagerarskador, 107 – 5. Sakskador och förmögenhetsskador m m, 108 – 6. En och samma händelse, 109 – 7. Bogsering, bärgning eller andra fall av flera fartyg på vållandesidan, 111 – 8. Ansvarsbeloppet ett ”yttertak” för allt ansvar, 112 – 9. Särskilda ansvarsgränser för ”fartygslösa” bärgare, 113 – 10. Definitioner av ”dräktighet” och ”SDR”, 114.

239 §

1. Fördelningen av ansvarsbeloppen mellan borgenärerna, 116 – 2. Bakgrund, 116 – 3. Fördelning pro rata, 118 – 4. Spill-over beträffande personskadekrav, 120 – 5. Subrogation, 120 – 6. Avsättning av belopp för ännu ej fastställda fordringar, 121.

240 §

1. Grundläggande bestämmelser om begränsningsfond, 123 – 2. Bakgrund, 124 – 3. Förutsättningar för att upprätta begränsningsfond, 126 – 4. Upprättandet av begränsningsfond inte ett obligatorium, 128 – 5. Fonden skall upprättas vid domstol, 129 – 6. Begränsningsfondens omfattning, 130 – 7. Begränsningsfondens ställning vid redarens konkurs, 130 – 8. Begränsningsfonden anses upprättad för alla skadeståndsansvariga, 191 – 9. Begränsningsfonden gäller till förmån för samtliga borgenärer, 132 – 10. Vilka fordringar kan betalas ur fonden? 132 – 11. Kanalisering av tvister till begränsningsmålet, 133 – 12. Begäran om fördelning av fonden, 134.

241 §

1. Begränsningsfondens rättsverkningar, 136 – 2. Bakgrund, 137 – 3. Begränsningsfonden ett skydd mot säkerhets- och verkställighetsåtgärder, 139 – 4. Anmälan av en fordran mot begränsningsfonden ett absolut hinder mot kvarstad och utmätning, 141 – 5. Nordisk begränsningsfond absolut hinder mot kvarstad och utmätning, 142 – 6. Rättsverkningarna av fond i icke-nordisk konventionsstat, 142 – 7. Rättsverkningarna av fond i icke-konventionsstat, 144 – 8. Borgenären skall ha faktisk möjlighet att få sin rätt, 145.

242 §

1. Ansvarsbegränsning utan begränsningsfond, 146 – 2. Bakgrund, 147 – 3. Förbehåll om ansvarsbegränsning, 148 – 4. Verkställighet av dom med eller utan förbehåll, 150 – 5. Dispasch angående ansvarsbeloppets storlek och fördelning 151.

243 §

1. Krigsfartyg, bärgningsfartyg och borrhplattformar, 153 – 2. Bakgrund, 153 – 3. Minimigränsen för statsfartyg, 156 – 4. Obegränsat ansvar för statsfartyg i vissa fall, 156 – 5. Borrhplattformar och flyttbara plattformar, 157.

243 a §

1. Tillämplig lag m m, 159 – 2. Bakgrund, 159 – 3. Lex fori-regeln, 160 – 4. Besättningsmedlemmars skadeståndsfordringar, 160 – 5. Jämkning av skadestånd, 161 – 6. Definition av ”konventionsstat”, 163.

Kommentar till 15 kap. – Om begränsningsfond och begränsningsmål

Kapitelrubriken, 163.

350 §

1. Tillämpningsområdet, 166 – 2. Globalfond inte ”obligatorisk”, 166 – 3. Reglernas tillämplighet när en oljeskadefond har upprättats, 166 – 4. Oljeskadefond en förutsättning för rätt till ansvarsbegränsning, 167.

351 §

1. Globalfondens storlek, 168 – 2. En globalfond per händelse, 168 – 3. Kapitalbeloppets storlek, 169 – 4. Fonden skall också omfatta viss ränta, 170.

352 §

1. Upprättande av begränsningsfond, 171 – 2. Var skall fonden upprättas?, 171 – 3. Fonden skall bestå av kontanta medel eller säkerhet, 172 – 4. Uppgifter i ansökan, 173 – 5. Ärendelagen tillämplig, 174.

353 §

1. Beslut om upprättande av en begränsningsfond, 176 – 2. Domstolens behandling av ansökan, 176 – 3. Fondens storlek, 178 – 4. Tilläggsbelopp, 178 – 5. Dagen för fondens upprättande, 179 – 6. Besluten är interimistiska, 180.

354 §

1. Kungörelse om fondens upprättande, 182 – 2. Kungörelsens innehåll, 182 – 3. Sättet för kungörande, 183 – Förebild till kungörelse enligt 354 § SjöL, 183.

355 §

1. Förvaltare, 185 – 2. Förvaltarens uppgifter, 185 –
3. Förvaltarens kvalifikationer, 187 – 4. Ersättning till förvaltaren, 187.

356 §

1. Anmälan av fordringar, 187 – 2. Handlingar som bör fogas vid anmälan, 188 – 3. Rättsverkan, 189.

357 §

1. Rättsverkan av att en fordran inte har anmälts, 189 –
2. Bestämmelsen är bara tillämplig om fonden fördelas genom dom i begränsningsmålet, 191.

358 §

1. Anmälningsfristens rättsverkan, 191 – 2. Rättsverkningar, 192.

359 §

1. Fondens fördelning genom dom sker i begränsningsmål, 193 – 2. Förebilder till reglerna om begränsningsmål, 193 –
3. Begränsningsmål är inte en obligatorisk fortsättning på fondens upprättande, 194 – 4. Tvister i begränsningsmål, 194 – 5. Parter och yrkanden i begränsningsmålet, 195 –
6. Processuella regler, 196.

360–361 §§

1. Fondsammanträdet, 198 – 2. Fondsammanträdet förbereds, 198 – 3. Förvaltarens granskning, 200 –
4. Fondsammanträdet, 201 – 5. Hänskjutande av tvister till rättegång, 202 – 6. Partsförhållandet vid prövning av enskilda tvister, 204.

362 §

1. Preliminär utdelning, 207 – 2. Anmälningsfristen måste ha löpt ut, 207 – 3. Slutlig utdelning dröjer, 207 – 4. Utdelning kan bara ske för styrkta fordringar, 208 – 5. Delbetalningen skall avse viss kvotdel av fordringens belopp, 208 – 6. Talan, 209.

Innehåll

363 §

1. Slutlig fördelning, 210 – 2. Avsättning för okända borgenärer, 211 – 3. Fördelning av fonden skall ske också när rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, 212.

364 §

1. Domar i begränsningsmålet har rättskraft, 213 – 2. Motivering för rättskraftsregeln, 214.

Bilaga 1

Nordiska parallelltexter, 215

Bilaga 2

1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, 257

Bilaga 3

Förordningen (1985:68) om begränsningsfond, 273

Förkortningar 276

Sakregister 277

Författarpresentation 281

Norstedts Blå och Gula Bibliotek 281

Sjölagen (1891:35 s. 1) med senare ändringar

TIONDE KAPITLET

Redaransvaret och dess begränsning

1. Inledning

”Men begir (den juridiske landkrabbe) seg inn på reglene om det begrensede rederansvar, vil han antagelig føle at han er kommet ut på ville havet ... Historien kan gi oss en forklaring på hvorfor reglene er som de er. Men vi kan ikke uten videre godta den som en begrunnelse for å opprettholde reglene.” Sjur Brækhus, Det begrensede rederansvar, foredrag år 1947 återgivet i Juridiske arbeider fra sjø og land, Oslo 1968.

”The principle of limited liability is that full indemnity, the natural right of justice, shall be abridged for political reasons.” Dr Lushington i *The Amalia* (1863).

”I agree that there is not much room for justice in this rule: but limitation of liability is not a matter of justice. It is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience.” Lord Denning i *The Bramley Moore* (1964).

Denna del av sjölagskommentaren behandlar huvudsakligen reglerna om redaransvarets begränsning i 10 kap SjöL och de därmed sammanhängande bestämmelserna i 15 kap. I 10 kap finns också den grundläggande bestämmelsen om redarens ansvar för sina medhjälparens handlingar. Sedan generella regler om principalansvar numera har införts i skadeståndslagen är denna bestämmelse inte längre av samma betydelse som tidigare. Av denna anledning har tyngdpunkten i den inledande framställningen lagts på begränsningssystemet.

Omfattningen av redarens ansvar bestäms inte bara av 10 kap SjöL. Av särskild vikt är det kontraktuella ansvar som redaren ådrar sig. För olika fall meddelas särskilda ansvarsregler i SjöL, t ex beträffande ansvar för skada på transporterat gods i 5 kap och för kollisionsansvaret i 8 kap SjöL.

I en del fall gäller också särskilda regler om ansvarsbegränsning. Enligt 5 och 6 kap SjöL är sålunda transportansvaret begränsat till visst belopp per godsenheter eller passagerare. När det talas om redaransvarets begränsning avses emellertid i regel bestämmelserna i 10 kap sjölagen. Dessa innebär att samtliga de skadeståndskrav som i samband med driften av ett fartyg uppkommer till följd av en och samma händelse, t ex vid kollision, kan begränsas till visst belopp. Eftersom *en* gräns gäller för *samtliga* krav brukar man också kalla regelsystemet för *globalbegränsning*, till skillnad från transportansvarets individualbegränsning.

En huvudprincip i den allmänna skadeståndsrätten är att den skadelidande har rätt att få hela skadan ersatt. Det är därför knappast förvånande att begränsningssystemet, som framgår av de inledningsvis citerade uttalandena, ofta har ställts under debatt varvid de motiv som har åberopats till dess försvar har underkastats kritisk granskning. Liksom de förhållanden under vilka sjöfart bedrivits har växlat så har också de skäl som har ansetts motivera en begränsning av redaransvaret varierat. Under tidigare epoker åberopades ofta önskemålet att främja sjöfartsnäringsringen. Med framväxten av en internationell sjöförsäkringsmarknad följde att försäkringsmässiga argument tillmättes allt större betydelse. Detta bidrog också, som redogörelsen nedan (under 2) kommer att visa, till att begränsningsreglerna fick ett annat innehåll än de tidigare hade haft.

2. Den historiska bakgrunden

Litteratur: Abraham, Das Seerecht (4 ed 1974) § 15; Brækhus, Det begrensede rederansvar (Norsk forsikringsjuridisk forenings publikationer nr 22, 1947) omtryckt i Juridiske arbeider fra sjø og land (1968) s 191 ff; Carver, Carriage by sea (13 ed. 1982) paras 425–426; Gilmore & Black, The law on admiralty, (2 uppl 1975) s 818–824; Grenander, Redareansvarets legala begränsning (1953) s 9–19; Helm, The 1972 reform of German maritime law, AfS Bd 12 s 308–309; Klæstad Rederansvaret (1920) s 1–31; Marsden, Collisions at sea (10 ed 1953) s 172–178; Pontavice, Le status des navires (1975) s 227–319; Selvig, i MarIus nr 25 § 4.12 och Begrenset rederansvar, en studie i kildene till den svenske sjøloven av 1667, i Rättshistoriskt bibliotek, Band 8 s 186 f; Trotz, Zur Internationalen Konvention von 1976 über die Haftungsbeschränkung

für Forderungen aus der Seeschiffahrt, Akademie für Staats- und Rechtswissenschaft der DDR (1980); *Rodière*, *Traité général de droit maritime*, Introduction L'Armement (1976) §§ 454–512; *Temperley*, *Merchant shipping acts* (7 ed 1976) § 1208; *Wetterstein*, *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar* (1980) s 18–47; *Wikander*, *Redareansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning* (1929) s 7 ff.

SOU 1961: 33 s 15–19; prop 1964: 35 s 34–37; SOU 1981: 8 s 59–63 och 67–70; samt prop 1982/83: 159 s 42–44.

I vilket rättssystem begränsningsreglerna har sina rötter är inte en helt oomtvistad fråga. Enligt *Klæstad* (s 1) var det först under medeltiden som ”den tanke dukket op at rederens ansvar i visse tilfælde bør være begrænset. For de gamle romere var den fremmed.” Det fanns emellertid även i den romerska rätten regler som fyllde samma syfte som begränsningsreglerna. Enligt den rättsprincip som benämndes *noxae datio* kunde skadeståndsskyldighet bringas att upphöra genom att den skadeståndsskyldige till den skadelidande överlämnade det som förorsakat skada, vilket kunde vara ett föremål (tex fartyget) eller en slav (tex befälhavaren). Denna princip var emellertid en generell skadeståndsrättslig princip och således inte speciellt sjörättslig.

De första sjörättsliga begränsningsreglerna anses ha funnits i *Consolato del mare*, en samling av sjörättsliga kutyper som utarbetades i Medelhavsländerna under 1300-talet. Av dessa regler följde att redaren inte ansågs ha något personligt ansvar. Befälhavaren däremot, som vid denna tid ofta var delägare i fartyget, hade ett obegränsat personligt ansvar både för de avtal som han ingick för resans genomförande och för sina skadegörande handlingar. Redaren hade endast ett subsidiärt ansvar och detta var av sakrättslig natur och begränsat till hans andel i fartyget.

Tanken att redarens ansvar skulle vara begränsat till vad han satsat i företaget var i och för sig naturlig. Fartyget var ofta den enda tillgång som borgenärerna bekvämt kunde tillgå för att få sina fordringar tillgodosedda. Redarens övriga tillgångar var det av praktiska skäl inte värt besväret att försöka komma åt, i varje fall inte om han var bosatt i främmande land. Särskilt i forna tider var det förenat med betydande olägenheter och kostnader att föra talan utomlands; och verkställighet av utländska domar är fortfarande en relativt sällsynt företeelse.

Men det torde särskilt ha varit önskemålet att främja viljan att investera i internationell sjöfart som spelat en roll vid begränsningsreglernas tillkomst och utveckling. Inte minst gällde detta sedan man i nykoloni-

serade områden hade funnit värdefulla naturtillgångar som skulle transporteras till moderländerna och förutsättningarna för internationell handel hade förbättrats.

Begränsningssystemet i *Consolato del mare*, med en begränsning av ansvaret till sjöförmögenheten, hade i sak mycket gemensamt med de begränsningssystem som sedermera kom att utbildas. Sinsemellan företer emellertid de olika begränsningssystemen till sin juridiska konstruktion vissa skillnader. Man brukar dela upp systemen i tre huvudkategorier, nämligen *abandonsystemet*, *sjöpanträttsystemet* (även kallat *exekutionssystemet*) och *det engelska systemet*. Detta sistnämnda kom så småningom att bilda utgångspunkt för den internationella konventionsregleringen, främst 1957 och 1976 års konventioner.

Från en begränsning till sjöförmögenheten har utvecklingen på detta sätt, via ett stadium då ansvaret var begränsat till visst belopp som motsvarade sjöförmögenheten, lett fram till dagens situation. Enligt nu gällande regler är ansvaret begränsat till belopp som bestämts, inte med hänsyn till värdet av sjöförmögenheten utan med hänsyn till fartygets storlek och redarens möjligheter att försäkra sitt ansvar till rimliga premier. Detta har i vart fall varit den uttalade målsättningen vid utarbetandet av dagens regelsystem.

3. *Abandonsystemet*

Detta system har sina rötter i Hugo Grotius Holland. Redaren ansågs ansvarig för befälhavarens fel och försummelser i tjänsten och för de förpliktelser som denne åtog sig genom bodmeri (upptagande av lån mot fartyg, frakt eller last som säkerhet), köp på kredit eller på annat sätt. Redaren kunde emellertid fria sig från sitt ansvar genom att avstå från sin andel i "rederiet". Enligt vad Grotius skrev år 1625 hade denna rättsprincip då sedan en längre tid gällt i Holland. Motivet för den sades vara att redarna kunde avskräckas från att driva sjöfart om de riskerade att dra på sig ett obegränsat ansvar.

Ett liknande system infördes i Sverige genom 1667 års sjölag men gällde bara redarens ansvar för de rättshandlingar som befälhavaren ingick i och för resan. Vid tillkomsten av den svenska bestämmelsen torde såväl den holländska lagen som de dansk-norska reglerna i Fredrik II:s lag av år 1561 ha använts som förebilder. I 16 kap skiplegobalken föreskrevs bl a:

Allt det en skeppare sluter, gör eller handlar i de ting, som efter hans ämbete honom förtrodde äro eller vara böra, därigenom förbinder han, icke allenast sig utan ock sine redare och bägge deras arvingar

... Dock där redarne vilja avträda skeppet och dess redskap, då äro de fria för vidare åtal, och må man deras övriga egendom icke angripa, med mindre de sig uttryckligen därtill förbundit hade (kurs här).

Denna lagbestämmelse anses vara den första som ger uttryck för abandonprincipen (jfr *Klæstad* s 22). Abandonsystemet infördes sedan i fransk rätt genom 1681 års *Ordonnance de la Marine*. Troligen har den svenska bestämmelsen därvid tjänat som förebild (jfr *Selvig* i *MarIus* nr 25 fotnot 9 och *Begrenset rederansvar*, En studie i kildene til den svenske sjøloven av 1667). Systemet spreds sedermera, särskilt sedan motsvarande regler hade tagits in i 1807 års *Code de Commerce*, till ett stort antal länder, bl a sydeuropeiska och latinamerikanska länder. I sin slutliga utformning innebar systemet att redaren bar ett personligt ansvar för såväl de avtal som befälhavaren ingick som det utomobligatoriska skadeståndsansvar som denne kunde komma att ådra sig. Redaren kunde emellertid begränsa sitt ansvar genom att överlämna – abandonera – sjöförmögenheten till borgenärerna. Begränsningen gällde samtliga fordringar som hade uppstått under resan.

En variant av abandonsystemet finns sedan 1851 i USA. Där kan redaren välja mellan att överlämna fartyget och frakten till borgenärerna och att betala det belopp som sjöförmögenheten är värd efter olyckan. ("Thus if the ship is lost, the value is zero; if a few strippings from the wreck and a life boat or two are saved, those may be solemnly handed over to a trustee or their value ascertained and a bond posted." *Gilmore & Black* s 907). För personskador gäller dock sedan 1935 ett tilläggsansvar om 60 \$ per ton av fartygets dräktighet.

4. Sjöpanträtsystemet (exekutionssystemet)

För svensk del övergavs abandonsystemet i och med tillkomsten av 1864 års sjölag. Man gick då efter tyska och dansk-norska förebilder över till det sk sjöpanträtsystemet. I Danmark och Norge hade detta system införts redan genom *Fredrik II:s sjölag* av år 1561. Enligt denna hade redaren inte något personligt ansvar för befälhavarens och besättningens handlingar utan borgenärerna fick hålla sig till sjöförmögenheten. Begränsningen gällde både krav som grundades på avtal och sådana som grundades på utomobligatoriska regler. Den omfattade bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri samt sådana krav som avsåg avlägsnande av vrak. I sjöförmögenheten hade borgenärerna sjöpanträtt och fördelningen mellan dem skedde enligt sjöpanträttens prioritetsregler. Dessa principer infördes sedermera i 1873 års finska sjölag och återfinns även i

de danska, norska och svenska sjölagar som antogs i början av 1890-talet samt i 1897 års tyska *Handelsgesetzbuch*. Enligt det tyska systemet gällde dock ett personligt ansvar för redaren, om han sände fartyget på en ny resa i vetskap om de på sjöpanträtten grundade fordringarna.

De nu nämnda begränsningssystemen hade det gemensamt att borgenärerna överhuvudtaget inte kunde få någon ersättning om fartyget gick under och att skada på fartyget minskade deras möjligheter att få ersättning. En eventuell försäkringsersättning som tillföll redaren ingick inte i sjöförmögenheten. Begränsningen gällde alla fordringar som förelåg när fråga om fördelning blev aktuell. Hade flera olyckor inträffat ökades inte ansvaret på den grunden. Tvärtom kunde den omständigheten att fartyget ånyo skadats medföra att ersättningen reducerades ytterligare.

5. *Det engelska systemet*

En annan typ av begränsningsregler utvecklades under 17- och 1800-talen i England. Där hade redaren sedan länge ett i *common law* grundat, personligt och obegränsat ansvar. År 1734 hade emellertid Grotius information om *den holländska rätten* funnit vägen över Engelska Kanalen. Enligt en då antagen lag svarade redaren endast med sjöförmögenheten för skada som orsakats av att befälhavaren eller besättningsman stulit eller förskingrat last. I lagens ingress sägs bl a att

”it is of the greatest consequence and importance to this kingdom to promote the increase of the number of ships and vessels, and to prevent any discouragement to merchants and others from being interested and concerned therein . . .”

Denna lagstiftning föranleddes, liksom var fallet vid flera sedermera vidtagna ändringar i lagstiftningen, av ett konkret fall. På fartygets resa från Portugal hade befälhavaren för egen del lagt sig till med en del av guldlasten. Sedan redaren ålagts ett obegränsat ansvar gentemot lastägaren skrev ett antal redare till det engelska parlamentet och begärde att deras ansvar – efter förebild av de lagar som gällde i Holland och andra sjöfartsnationer – skulle begränsas till sjöförmögenheten.

Som nämnts kom emellertid lagen bara att gälla ersättning vid stöld eller förskingring som förövats av befälhavaren eller annan medlem av besättningen. Ca 50 år senare, år 1786, rånades ett fartyg som låg på Themsen, vilket föranledde att lagen utvidgades till att omfatta också ersättning för skada på grund av rån. År 1813 hade turen kommit till skadestånd på grund av kollision och 1854 utvidgades begränsningsrätten till att omfatta även krav på ersättning för personskada. Därvid

föreskrevs att ansvaret för personskador skulle motsvara minst £ 15 per ton av fartygets dräktighet. Här finns alltså ursprunget till ett begränsningssystem innebärande att redarens ansvar direkt satts i relation till fartygets storlek. Detta system har sedan via internationella konventioner funnit sin väg även till de nordiska länderna och till ett flertal andra länder. När det gäller just personskador fick de engelska reglerna också bilda mönster för de tidigare nämnda bestämmelserna som infördes i USA år 1935.

Huvudregeln i engelsk rätt var emellertid att redarens ansvar var begränsat till fartyg och frakt. Till skillnad från vad som följde av abandon- och sjöpanträttsystemen var det i England värdet av fartyg och frakt vid eller omedelbart *före* olyckan som var avgörande för vilken ersättning borgenärerna kunde få ut. Svårigheterna att utreda vilket detta värde var ledde så småningom till att man i England år 1862 gick över till ett system som enbart byggde på principen att ansvaret var begränsat till visst belopp per ton av fartygets dräktighet (£ 15 om personskador hade inträffat och eljest £ 8 per ton). Begränsningsbeloppet gällde per händelse. Hänförde sig kraven till två olika tillfällen (*distinct occasions*) skulle således två belopp ställas till förfogande, ett för varje borgenärsgrupp.

I och med 1862 års lagstiftning hade det engelska systemet fått sin slutliga utformning. Det var inte bara när det gällde att bestämma ansvarighetens omfattning beloppsmässigt som detta var mindre "redarvänligt" än abandon- och sjöpanträttsystemen. Det skilde sig också såtillvida från de övriga att det inte var tillämpligt på det ansvar som redaren hade för befälhavarens rättshandlingar inom ramen för legalfullmakten, liksom det inte heller gällde för bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri och krav på ersättning för avlägsnande av vrak.

6. 1924 års konvention

År 1897 påbörjade den privata sammanslutningen av sjörättsjurister Comité Maritime International (CMI) sin verksamhet. Den såg som sin främsta uppgift att söka skapa en enhetlig internationell sjö rätt. Som ett led i dessa strävanden tillkom 1924 års internationella konvention "om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö" som konventionen så kortfattat och träffsäkert rubricerades.

Konventionen bar i hög grad prägel av att utgöra en kompromiss mellan de olika begränsningssystemen. Jämför man konventionens regler med de begränsningssystem som förut tillämpats kan helt allmänt kon-

stateras att området för begränsningsrätten hade inskränkts i förhållande till vad som följde av abandon- och sjöpanträttsystemen. Det är emellertid i förhållande till det engelska systemet som skillnaderna är mest märkbara. Medan detta senare bara omfattade redarens ansvar för skada som hade vållats av besättningen i tjänsten, gällde konventionens begränsningsregler även betydelsefulla grupper av förpliktelser som grundas på avtal, t ex bärgarlön. *Wikander* konstaterar också i sin kommentar till konventionen att den ”i form är avfattad i enlighet med det engelska kravet. I sak åter hava mycket betydande medgivanden gjorts åt den kontinentala uppfattningen”.

Den inbördes fördelningen av begränsningsbeloppet mellan borgenärerna skulle ske enligt sjöpanträttsreglerna. Vid bestämmandet av sjöförmögenhetens värde skulle hänsyn inte tas till försäkringsersättning som utbetalats till redaren med anledning av att fartyget hade gått förlorat eller skadats.

Konventionens regler om hur ansvarsgränsen skulle bestämmas var från redarsynpunkt gynnsammare än några dittills rådande. Redaren kunde välja mellan att begränsa sitt ansvar till fartygets värde *efter* händelsen med tillägg av tio procent av värdet före händelsen (fartygsvärderegeln) eller till £ 8 i guld per ton av fartygets dräktighet (pundregeln). Vid personskada höjdes ansvarsgränsen med ytterligare £ 8 i guld per ton, vilket belopp enbart skulle täcka personskadorna.

Beloppet £ 8 vid saksador var detsamma som hade fastställts i engelsk rätt redan år 1862 och som då ansågs motsvara genomsnittsvärdet på engelskt tonnage. År 1924 medförde denna beräkningsmetod således ansvarsbelopp som normalt låg långt under vad fartygen var värda. Pundregeln blev också den som i praktiken användes i de flesta fall. Bara när fartyget hade gått förlorat användes fartygsvärderegeln, vilket begränsade ansvaret till tio procent av fartygets värde vid resans början.

Konventionen fick aldrig någon större anslutning. Den ratificerades av de nordiska länderna, Belgien, Frankrike och ytterligare några länder. För vår del trädde de på konventionen grundade reglerna i 10 kap sjölagen i kraft först den 1 januari 1939. Flera av de större sjöfartsnationerna, såsom Storbritannien, USA och Nederländerna, kom att stå utanför konventionssystemet.

7. 1957 års konvention

CMI gjorde därför nya försök att åstadkomma en internationellt godtagbar lösning på begränsningsreglernas utformning. Detta ledde till att en ny konvention kunde antas år 1957.

Den nya konventionen innebar att man närmade sig det engelska systemet betydligt mer än som hade skett i 1924 års konvention. Begränsningsområdet inskränktes och möjligheten att lägga sjöförmögenhetens värde till grund för beräkningen av ansvarsgränsen bortföll.

Vad först angår begränsningsområdet så kunde skadeståndsfordringar som grundade sig på konossementsansvaret resp på nautiskt fel vid fullgörande av avtal inte längre bli föremål för begränsning. Detsamma gällde krav på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri samt krav som hänförde sig till avtal som befälhavaren hade ingått.

Begränsningsbeloppet var liksom i engelsk rätt enbart satt i relation till fartygets storlek. Ett visst belopp (uttryckt i den fiktiva räkneenheten Poincaréfranc) per ton av fartygets dräktighet skulle utgöra gränsen för ansvaret. Såvitt gällde ansvaret för saksador o l bestämdes detta till ett belopp som ungefärligen motsvarade beloppet i 1924 års konvention (8 guldpond = 24 vanliga pund i 1957 års penningvärde = 1 000 Poincaréfrancs). Däremot höjdes ansvarsgränsen för personsador jämfört med förut gällande £ 15. Detta innebar i realiteten inte någon större förändring eftersom globalbegränsning av ersättning för personsador sällan blir aktuell.

En minimigräns för ansvaret fastställdes. För mindre fartyg skulle ansvaret dock minst motsvara ansvarsgränsen för ett fartyg om 300 ton. Detta innebar en väsentlig förhöjning av ansvaret jämfört med 1924 års konvention som inte hade innehållit någon föreskrift om minimigräns. Staterna gavs dock på denna punkt möjlighet att förbehålla sig rätten att meddela avvikande bestämmelser. De nordiska länderna föreskrev på grund härav att minimigränsen såvitt avsåg saksador o l skulle vara 150 ton. I 1980 års penningvärde motsvarade detta en minimigräns på ca 55 000 kr.

Konventionen trädde i kraft 1968. Då hade på denna grundad lagstiftning redan gällt i Sverige — liksom i Danmark, Finland och Norge — sedan år 1964.

1957 års konvention fick större anslutning än sina föregångare; drygt 30 länder tillträdde konventionen. Förutom av de nordiska länderna ratificerades konventionen av Belgien, Nederländerna, Förbundsrepubliken Tyskland, Storbritannien och ytterligare några europeiska länder. Utanför Europa ratificerades den av bl a Japan, Indien och Singapore. Den kanadensiska lagstiftningen bygger i huvudsak på konventionen utan att Kanada dock blivit konventionspart.

USA har inte anslutit sig till konventionssystemet och inte heller de latin-amerikanska staterna, där alltjämt abandonsystemet gäller. Enbart

Redaransvaret och dess begränsning

ett fåtal öststater har anslutit sig och Sovjetunionen är inte en av dem. Anslutningen i Afrika och Asien är också ganska obetydlig. Någon enhetlig internationell reglering av redaransvarets begränsning lyckades man således inte uppnå med 1957 års konvention.

De nordiska länderna sade upp konventionen den 30 mars 1984 och den upphörde till följd härav att gälla för dem ett år senare, dvs den 1 april 1985.

8. 1976 års konvention

Bara några år efter det att 1957 års konvention hade trätt i kraft visade det sig föreligga ett behov av att revidera den. Den utlösande faktorn därvidlag var arbetet på vad som sedermera blev 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada förorsakad av förorening genom olja (jfr lagen 1973: 1198 om ansvarighet för oljeskada till sjöss och prop 1973: 140). Konventionen innehåller bl a särskilda bestämmelser om begränsning av ansvaret för oljeskador, som innebär att ansvarsgränserna för sådana skador är högre än gränserna i 1957 års konvention. För de stater som ratificerade oljeansvarighetskonventionen och som samtidigt var bundna av 1957 års konvention uppstod det problemet att den senare konventionens lägre ansvarsgränser fortfarande måste tillämpas, om det fartyg som förorsakat en oljeskada var hemmahörande i en stat som tillträtt 1957 års konvention men inte 1969 års oljeansvarighetskonvention (jfr 5 § andra stycket oljeansvarighetslagen i dess ursprungliga lydelse). Det fanns därför ett behov av att ändra 1957 års konvention på det sättet att krav på ersättning för oljeskador uteslöts från dess tillämpningsområde. Därmed skulle de belopp som gällde för den allmänna globalbegränsningen kunna användas till att täcka andra fordringar än sådana som avsåg oljeskador, t ex kollisionsskador.

Men även andra omständigheter gjorde det nödvändigt att revidera 1957 års konvention. Som har framgått av den tidigare redogörelsen hade begränsningsbeloppet för sakskador i realiteten varit oförändrat i över 100 år, om man som utgångspunkt tar det belopp som hade fastställts i den engelska rätten år 1862. Penningvärdeförsämringen hade successivt medfört att begränsningsbeloppen på ett betänkligt sätt hade urholkats. Härtill kom att den internationella försäkringsmarknaden med tiden fått en avsevärt ökad kapacitet. Om systemet med begränsning av redaransvar skulle ha förutsättningar att fortleva framstod det därför som oundvikligt att ansvarsbeloppen höjdes avsevärt.

Även andra konventioner än oljeansvarighetskonventionen hade tillkommit sedan 1957 års konvention antogs, vilket föranledde behov av

justeringar. En ny skeppsmättningskonvention hade antagits år 1969 (jfr prop 1978/79: 37) och reglerna för beräkning av ansvarsgränserna måste därför ändras. Vidare hade under 1960-talet antagits nya konventioner om atomskador som var avsedda att exklusivt reglera ansvaret för sådana skador även såvitt avsåg ansvarsbegränsning (jfr prop 1968: 25). Slutligen hade några rättsfall pekat på behovet av smärre justeringar av konventionen.

Efter förberedande arbete i den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen, IMCO, (numera Internationella Sjöfartsorganisationen, IMO) och CMI antogs vid en internationell konferens i London år 1976 en konvention ”om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar”. Konventionstexten i engelsk version och i svensk översättning finns i *bilaga 2*.

Konventionen har ratificerats av de nordiska länderna samt har tillträtts också av Bahamas, Frankrike, Japan, Liberia, Spanien, Storbritannien och Arabrepubliken Yemen.

Den beräknas träda i kraft först i början av år 1987.

I sina huvuddrag överensstämmer 1976 års konvention med 1957 års konvention. Den viktigaste nyheten är att ett särskilt begränsningsbelopp har avsatts för passagerares anspråk på ersättning för personskador. Vidare har ersättningsanspråk som avser oljeskador och atomskador i allt väsentligt undantagits från begränsningskonventionens tillämpningsområde. Krav som avser ersättning för dröjsmål i samband med transport har däremot inkluderats liksom också vissa krav som avser ersättning för skadeförebyggande åtgärder, t ex vid transport av farligt gods.

En annan viktig skillnad består däri att den nya konventionen föreskriver att redaren inte skall förlora rätten till ansvarsbegränsning annat än om han själv eller en person i driftsledningen har vållat skadan uppsåtligt eller av vårdslöshet som är av särskilt kvalificerat slag (närmast motsvarande vad som i svenskt juridiskt språkbruk kallas grov vårdslöshet).

Av stor betydelse praktiskt sett är givetvis också begränsningsbeloppens storlek. I synnerhet för de mindre fartygen har ansvarsnivån höjts. För de största fartygen är dock ansvarsnivån reellt sett oförändrad (se vidare kommentaren till 238 §).

De nordiska sjölagsutredningarna har på grundval av 1976 års konvention utarbetat i allt väsentligt enhetliga förslag till nya regler om redaransvarets begränsning vilka lett till lagstiftning (i Sverige SOU 1981:8, prop 1982/83:159, SFS 1983:699; i Danmark betänkning nr 924/1981, lovforslag j nr 700-E-82, i Finland prop 10/84. och i Norge

Redaransvaret och dess begränsning

NOU 1980: 55, Ot prp nr 32/1982–83). De nya reglerna trädde i kraft den 1 april 1985 (SFS 1985: 66).

9. Rättspolitiska motiv för begränsningssystemen

Litteratur: Brækhus, Det begränsade rederansvar s 196–200, Grenander, Redareansvarets legala begränsning s 32–110 och Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar s 49–65 och 239–288 (se vidare ovan under 2.).

Som redan framgått var det sjöfartsprotektionistiska skäl som åberopades till stöd för behovet av begränsningsregler när sådana infördes i Nederländerna och Storbritannien. Motiv av detta slag torde också därefter ha utgjort grunden för begränsningssystemen i de länder där sådana har funnits, även när de inte direkt har åberopats. Ofta har i stället andra skäl framförts, vilka emellertid vid en granskning, i vart fall numera, visar sig föga bärkraftiga.

När 1891 års svenska sjölag infördes åberopades t ex sjöfartens riskfyllda karaktär som ett skäl för begränsningsreglerna. I förarbetena sägs att "den som bedriver en med så stor risk förenad näring som sjöfarten är, bör sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna, vad han vedervårar" (NJA II 1891 s 19). Detta argument hade möjligen sin riktighet vid denna tid men har numera förlorat i betydelse sedan sjösäkerheten med olika tekniska uppfinningar och internationellt accepterade sjösäkerhetsregler m m har ökat. Vidare har bolagsformer av olika typer tillkommit, vilka gör det möjligt att driva även rederiverksamhet med en begränsning av ansvaret till insatsen. Dessutom har försäkringsmöjligheterna avsevärt förbättrats.

Ett annat argument som förr i tiden brukade anföras var att redaren hade ett mera vidsträckt ansvar än andra arbetsgivare, vilka i utomobligatoriska förhållanden då i regel inte svarade för skada som orsakats av de anställda. Sedan det allmänna principalansvaret nu har införts genom skadeståndslagen (1972: 107) har även detta argument förlorat sin bärighet. Det har vidare sagts att redaren inte bör ha ett obegränsat principalansvar eftersom han, till skillnad från de flesta andra arbetsgivare, har särskilt svårt att övervaka och kontrollera sina anställda. Detta motiv hör segelfartygens tid till och kan inte åberopas i en tid med tele- och flygkommunikationer och då internationellt lokaliserad näringsverksamhet tillhör vardagen.

Men trots att dessa och andra argument har prövats och förkastats är därmed "ikke sagt at vi kan avvise det begränsade rederansvar. Gamle

rettsinstitutter kan ofta leve videre på nytt grunnlag." (*Brækhus* s 199). Sedan Brækhus i slutet av 1940-talet tog opp det begränsade redaransvaret till kritisk granskning har i de nordiska länderna allmänt antagits att systemet har sitt berättigande endast däri att det gör det möjligt att befria redaren från det sk katastrofansvaret, dvs ett ansvar som inte står i rimlig proportion till verksamhetens omfattning och vars uppfyllande skulle leda till att han tvingades att upphöra med en i övrigt samhällsnyttig verksamhet. Försäkring mot ett katastrofansvar kan inte erhållas eller kan i vart fall bara erhållas mot premier som verksamheten inte förmår bära.

Vid de överläggningar i IMCO som föregick 1976 års konvention uppnåddes enighet om att försäkringsbarhetsprincipen ("the principle of insurability") skulle läggas till grund vid bestämmandet av de nya ansvarsbeloppen. Härmed avsågs att redarens ansvar inte skulle vara större än som kunde täckas av försäkringar till rimliga premier. Uppslutningen kring denna princip visade sig emellertid inte vila på någon enhetlig bedömning av vad som var att anse som "rimliga premier" och hur mycket som med hänsyn härtill gränserna för redarens ansvar beloppsmässigt borde höjas.

Som förut nämnts innebar konventionen en avsevärd förbättring av personskadekravens ställning, eftersom det infördes ett särskilt begränsningsbelopp för passagerarnas personskadeersättningar. Detta innebar inte bara att passagerarnas ställning förbättrades utan också att utrymmet för andra personskadefordringar i motsvarande mån blev större, i vart fall teoretiskt sett. Av betydelse i sammanhanget är emellertid att globalbegränsning av personskador sällan blir aktuell. Personskador i samband med fartygsdrift drabbar nämligen oftast ombordanställda eller stuvare och för dessa bär redaren i de flesta rättssystem redan ett obegränsat ansvar. Såvitt gäller *fordringstyp* tillämpas begränsningsreglerna därför oftast bara i fråga om sakskador. Och när det gäller ansvarsbeloppen för sakskador innebär 1976 års konvention i realiteten bara en höjning av de mindre och medelstora fartygens ansvar (jfr ovan under 8). Ansvarsbeloppen i 1976 års konvention når inte upp till vad som i de nordiska länderna betecknas som ett katastrofansvar, vilket hos oss ansetts vara begränsningssystemets *ratio*.

Såsom framhållits av *Wetterstein* (s 62 och 243) visar de undersökningar som gjorts att begränsningsreglerna i fråga om *fartygstyp* har haft sin största praktiska betydelse för de mindre fartygen (jfr SOU 1981: 8 s 84 och 241). År 1976 utgjordes endast 2 % av världstonnaget av fartyg över 140 000 ton. 50 % av fartygen var under 30 000 ton. Det är därför i

realiteten inte så mycket frågan om försäkringsmarknadens kapacitet som varit problemet när en höjning av ansvarsbeloppen diskuterats utan snarare den effekt som höjningarna får på premienivån för de mindre fartygen. ”Men en sådan inställning innebär dock realiter en argumentation där juridiska argument och synpunkter träder i bakgrunden till förmån för strävanden av socialekonomisk, sjöfartspolitisk och protektionistisk karaktär”. (Wetterstein s 62.) Man befinner sig således, när det gäller motiven för begränsningsreglerna, åter vid utgångspunkten. *Sjöfartsprotektionism är alltså den rättspolitiska grund på vilken reglerna om ansvarsbegränsning vilar.* Man kan ju fråga sig vad det är som gör att just på detta område de skadelidande och inte staten skall svara för de stödåtgärder som näringen kan behöva.

Det är mot denna bakgrund onekligen en paradox att den direkta ekonomiska betydelsen av begränsningsreglerna är ringa. De undersökningar som gjorts visar nämligen att det är i relativt ringa omfattning som skadestånd kommit att sättas ned till följd av begränsningsreglerna.

Enligt en av *Grenander* gjord undersökning avseende den svenska sjöfartsnäringen under tiden 1939–1950 blev det samlade bortfallet inte större än 9,5 miljoner kr, varav endast 2,4 miljoner kr drabbade andra intressenter än andra redare (s 20–31). Den årliga genomsnittliga besparingen för rederinäringen som helhet låg således på ca 200 000 kr. Den genomsnittliga fraktintäkten per år för motsvarande period uppgick till ca 700 miljoner kr! Enligt material som ställts till sjölagsutredningens förfogande inbesparade den svenska rederinäringen under tioårsperioden 1968–1977 ca 5 miljoner kr *sammanlagt* på begränsningsreglerna, dvs ca 500 000 kr per år. Detta resultat stämmer väl med *Grenanders* undersökning, om hänsyn tas till förändringarna i penningvärdet.

Det synes därför befogat att i likhet med en amerikansk domare (Wallace S Gourly 1972 AMC 174) anse att begränsningsreglerna i dagens samhälle är en anakronism. Reglerna kunde ändå anses ha ett berättigande om de, i likhet med 1969 års konvention, föreskrev en skyldighet för redaren att teckna ansvarsförsäkring upp till ansvarsbeloppen och de därmed garanterade att ersättningsbeloppen fanns tillgängliga för de skadelidande. Som det nu är finns det knappast anledning anta att ett slopande av begränsningsinstitutet skulle få några menliga följder. Det är helt andra faktorer som är av betydelse för sjöfartsnäringens konkurrensmöjligheter. Det är ett tankvärt faktum att redarens rätt till ansvarsbegränsning i Storbritannien var jämförelsevis obetydlig under den tid, dvs fram till 1960-talet, när den engelska handelsflottan byggdes upp och hade sin storhetstid.

Effekten av ett slopande av begränsningsreglerna skulle förmodligen inskränkas till att rederinäringen – i likhet med vad som är fallet för andra typer av näringsverksamhet – begränsade sitt försäkringsskydd till visst belopp. Så sker i andra näringsgrenar med risker i samma storleksordning, t ex flygindustrien och industrier med produktansvarsrisker. Premienivån får därvid bli avgörande för vilket försäkringsskydd som näringsidkaren anser sig böra hålla. Men erfarenheten visar att ett rättsinstitut med rötter i medeltiden och med anknytning till internationell sjöfart och försäkring inte låter sig avskaffas i en handvändning.

233 §

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

Skadestånd som redaren sålunda betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet finns, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap. samt i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Förarbeten: Prop 1973:42 s 159–160 och 332; prop 1973:137 s 112; NJA II 1975 s 364–365; prop 1982/83:159 s 98, NJA II 1983 s 283.

Förarbeten till äldre rätt: Betänkande och lagförslag, afgivna den 22 febr 1887 (1887) s 16–17; NJA II 1891 s 19–22 och 1936 s 279.

Litteratur: *Brækhus*, Rederens husbondsansvar (1953, även i *Juridiske arbeider fra sjø og land*, 1968, s 269 ff); *Bredholt & Philip*, *Søloven* (1977) s 347–350; *Bull & Krokeide* i *TfR* 1975 s 429 ff; *Falkanger & Bull*, *Innføring i Sjørett* (1982) s 71 ff; *Grönfors*, *Om trafikskadeansvar* (1952) s 166–185 och i *AfS Bd 12* s 338–346; *Hellner*, *Skadeståndsrätt* (5 uppl 1972) s 104; *Karlgren*, *Skadeståndsrätt* (5 uppl 1972) s 132–135; *Klæstad*, *Rederansvaret* (1920) s 96–131; *Schmidt*, *Föreläsningar i sjörett* (1944) s 33–37; *Selvig*, *Det såkalte husbondsansvar* (1968) och *Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold*, *TfR* 1977 s 413 ff; *Sindballe*, *Dansk Søret* (1936/38) s 183 ff och *Tiberg*, *Båtjuridik* (1973) s 126–129.

1. Redarens principalansvar

Detta är den grundläggande bestämmelsen om principalansvaret inom sjörätten. Paragrafen var förut 8 § och under detta nummer är paragrafen känd och omtalad under långa tider i allmän civilrättslig litteratur.

Första stycket utpekar de olika personkategorier för vilkas handlande redaren ansvarar. Huvudregeln är att redaren svarar för var och en som på grund av anställning eller uppdrag utför arbete i fartygets tjänst (inte nödvändigtvis redarens tjänst). Redaren åläggs ett strikt ansvar för de fel och försummelser som dessa personer vållar i tjänsten eller under utförande av uppdraget.

Andra stycket stadgar en redarens regressrätt mot den vållande för vad redaren på grund av första stycket har betalat.

Tredje stycket erinrar om de summamässiga begränsningar som finns dels i globalansvarsreglerna i detta kapitel, dels i de särskilda begränsningsreglerna gällande gods och passagerare enligt 5 och 6 kap.

2. Bakgrund

Redarens ansvar var förr enligt gammal sjörättslig tradition begränsat till sjöförmögenheten. Reglerna varierade såväl beträffande omfattningen och karaktären av redarens ansvar som i fråga om det sätt på vilket ansvarsbegränsningen genomfördes (se vidare under kapitelrubriken). Genom SjöL 1864 gick man i svensk rätt över till det s k sjöpanträttsystemet, som innebar att redaren svarade med sjöförmögenheten både när det gällde inom- och utomobligatoriska förpliktelser. Borgenärernas rätt tillvaratogs genom att de fick sjöpanträtt i fartyg och frakt.

I SjöL 1891 infördes i 7 § 2 st en bestämmelse enligt vilken redaren svarade med sjöförmögenheten för *dels* de avtal som befälhavaren ingick på grund av legalfullmakten *dels* de fordringar som uppkommit genom att avtal, som redaren eller annan på hans vägnar hade ingått, inte blivit behörigen fullgjorda ("uteblivet, ofullständigt eller felaktigt fullgörande"). Enligt 8 § SjöL 1891, vilken som nämnts är ursprunget till den nuvarande 233 §, svarade redaren likaledes med sjöförmögenheten för skada som vållades genom fel eller försummelse i tjänsten av befälhavaren eller besättningen eller av annan som på grund av redarens eller befälhavarens uppdrag utförde arbete i fartygets tjänst. Genom SjöL 1928 förvandlades ansvaret till ett personligt ansvar. Bestämmelsen i 7 § 2 st slopades då helt. I fråga om ansvarsbegränsning ersattes den av reglerna i 10 kap. Däremot behölls 8 § men med den ändringen att begränsningen av ansvaret till sjöförmögenheten slopades. Ansvaret kunde i stället begränsas enligt reglerna i 10 kap. (Se *Wikander*, Redareansvar

och sjöpanträtt, 1929.) I samband med sjöpantsrevisionen 1973 flyttades 8 § till 10 kap och fick där beteckningen 233 §.

Följande utdrag ur motiven till SjöL 1891 är belysande för hur man från början såg på innehållet i 8 §. För det första framgår att bestämmelsen enbart avsåg redarens principalansvar i *utomobligatoriska förhållanden*. Och för det andra visar citatet att man uppfattade detta ansvar som ett till fartyget knutet driftsansvar, vilket var motiverat av *näringens farliga natur*. Ansvaret var dock begränsat till tillgångarna i "rörelsen", dvs till fartyg och frakt.

Den här uttalade grundsatsen om redarens ansvarighet för skada, som genom befälhavares eller någons av besättningen fel eller försummelse i tjänsten tillskyndas tredje man, är urgammal i sjörätten. Då svensk rätt i allmänhet icke ålägger husbonde ansvarighet för skada, som hans tjänare tillskyndar annan, ter sig §:ns, med 49 § sjölagen överensstämmande, regel såsom en speciellt sjörättslig – visserligen till fartyg och frakt begränsad – *utvidgning* av ansvarsskyldigheten. Den, som bedriver en för andra så farlig näring, bör ock stå i ansvar för den skada som av den personal, han använder, kan tillfogas andra, ehuru detta ansvar icke ansetts böra sträcka sig utöver sjöförmögenheten.

Såsom andra punkten anger, är redarens ansvarighet icke inskränkt till de personer, vilka kunna sägas vara i redarens tjänst anställda (befälhavare och besättning), utan gäller jämväl sådana, som tillfälligtvis användas, för att utföra ett eller annat göromål för fartygets räkning (tex lotsar, stuvare od). Skall nämligen den garanti, man ansett sig kunna av redaren fordra, icke bliva betydelselös, måste den gälla en var, som förrättar skeppstjänst och däri felar.

Uttryckliga regler om ett generellt principalansvar infördes i svensk rätt först genom skadeståndslagen (1972:207). Dessförinnan hade i rättspraxis slagits fast att principalansvar kunde förekomma i vissa situationer. I avtalsförhållanden ansågs arbetsgivaren svara för alla sina underordnade och även ansvar för självständiga medhjälpare gällde då i allmänhet. Samma principer kunde tillämpas i vissa avtalsliknande situationer. I *utomobligatoriska förhållanden* gällde däremot praktiskt viktiga begränsningar i fråga om kretsen av de arbetstagare och andra medhjälpare för vilka arbetsgivaren svarade.

Det sjörättsliga principalansvaret enligt 233 § är till viss del mera vidsträckt än principalansvaret enligt skadeståndslagen (se nedan under 4). Enligt 233 § är redaren ansvarig inte bara för sina arbetstagare utan också för självständiga uppdragstagare och deras folk. Bestämmelsen i 233 § har därför behållits och gäller – inom sitt tillämpningsområde – i

stället för de skadeståndsrättsliga reglerna (jfr prop 1972:5 s 237). Hur omfattande paragrafens tillämpningsområde är har emellertid diskuterats.

3. Bestämmelsens tillämpning i kontraktsförhållanden

Som framgår av redogörelsen under 2 var bestämmelsen från början endast avsedd att reglera redarens ansvar gentemot tredje man. Inte heller vid sjölagsrevisionen 1936 synes man ha tänkt sig att den dåvarande 8 § skulle gälla det inomobligatoriska ansvaret. I kommentaren till bestämmelsen i 118 §, som handlar om bortfraktarens ansvar gentemot transportkunden, sägs att uttrycket ”någon för vilken han svarar” strängt taget är obehövt och att frågan i vad mån bortfraktaren ansvarar för andra personers handlande är att ”bedöma enligt allmänna regler” (NJA II 1936 s 406). Man hänvisade således inte till 8 §. Efter 1973 års sjölagsrevision talas visserligen i 122 § 2 st (jfr 196 §) om att person ”för vilken bortfraktaren svarar enligt 233 §” (kurs här) har rätt att åberopa reglerna i 5 kap SjöL om befrielse och begränsning av ansvaret om talan förs mot dem. Det torde emellertid här vara fråga om en lapsus i lagstiftningsarbetet – man kan inte gärna tänka sig att t ex en anställd hos en sådan bortfraktare, som inte är redare utan t ex speditör, inte skall få åberopa reglerna om ansvarsbefrielse eller ansvarsbegränsning i 5 kap. Denna lapsus torde ha sin förklaring i att bortfraktaren och redaren ofta är identiska. Så behöver emellertid inte alltid vara fallet. Bortfraktaren kan vara en sk underbortfraktare som inte själv är redare (se Sjölagskommentaren Godsbefordran s 19–22). Det finns inte heller – vare sig i lagtexten eller motiven – någon antydning om att man avsett att begränsa 122 § 2 st till de fall då bortfraktaren är redare.

Eftersom bortfraktaren i regel också är redare kan det – i synnerhet under en tid då några allmänna regler om principalansvar inte fanns i lagstiftningen – ha tett sig naturligt att hänvisa till 8 § SjöL som den rättsliga grunden för allt sjörättsligt principalansvar. I den sjörättsliga litteraturen förekommer det också att man ansett bestämmelsen i 233 § tillämplig även på det kontraktsrättsliga skadeståndsansvaret (jfr *Klæstad* s 126–130, *Falkanger, Leie av skib*, 1969, även i *AfS Bd 11*, s 238–239, *Bredholt & Philip* s 348, och *Sjölagskommentaren Godsbefordran* s 155–156).

Kritik mot dessa synpunkter har emellertid inte saknats. Det har framhållits att frågan om redarens ansvar för medhjälpare i kontraktsförhållanden bäst och enklast löses med hjälp av den allmänna kontraktsrättens princip att en avtalspart svarar för de medhjälpare som han

anlitar för att fullgöra sina förpliktelser enligt avtalet. Omfattningen av redarens ansvar för medhjälpare blir då också att bedöma med utgångspunkt från vilka förpliktelser som åvilar redaren enligt avtalet. Om tex bestämmelserna i ett certeparti föreskriver att befraktaren och icke bortfraktaren/redaren skall svara för lastning och lossning av godset, blir uppenbarligen redaren enligt 233 § gentemot tredje man ansvarig för skada som uppstår till följd av vårdslöst handlande av de stuvare som befraktaren har anlitat. Men i det kontraktsrättsliga förhållandet mellan bortfraktaren och befraktaren blir avtalets bestämmelser om funktionsfördelningen avgörande och något ansvar gentemot befraktaren kan bortfraktaren/redaren då inte ådra sig på grund av 233 § (jfr *Selvig*, *Det såkalte husbondsansvar*, s 123–132).

En omständighet som talar för att 233 § har direkt betydelse bara för det utomobligatoriska skadeståndsansvaret är att den innehåller bestämmelser inte bara om den personkrets för vilken redaren svarar utan också om karaktären av detta ansvar. Detta anges vara ett vanligt culpaansvar. Redarens kontraktsrättsliga ansvar är emellertid ofta ett strikt ansvar (se tex 131 §) eller ett s k presumtionsansvar eller force-majeureliknande ansvar (se tex 118 §).

Praktiskt sett är frågan om 233 § skall tillämpas också i kontraktsrättsliga förhållanden av mindre betydelse. Ofta svarar redaren för samma krets av personer i såväl inom- som utomobligatoriska förhållanden. Att av den omständigheten att det mellan två företeelser finns stora likheter dra slutsatsen att det föreligger identitet kan emellertid vara farligt. Det är uppenbart att redaren i vissa kontraktsrättsliga relationer inte svarar för alla de självständiga uppdragstagare som avses i 233 § utan att ansvarets omfattning i stället bestäms av den ansvars- och funktionsfördelning som redarens avtal med uppdragstagaren innebär (jfr *Selvig* a a § 6, *Falkanger & Bull* s 83, och *Hellner*, *Speciell avtalsrätt II*, *Kontraktsrätt* (1984) s 139).

Fastän bestämmelsen således inte torde vara direkt tillämplig på det kontraktsrättsliga skadeståndsansvaret, kan den vara av indirekt betydelse vid bestämmandet av principalansvarets omfattning, tex när det gäller ansvar för lastskada som har vållats av tvångslogs.

4. *Jämförelse mellan det allmänna principalansvaret och det sjörättsliga principalansvaret.*

Skadeståndslagens principalansvar utmärks av två grundläggande principer. Dels skall alla arbetstagare gå in under regeln, varvid gränsen dras mycket generöst. Även löst knutna personer, liksom den som fullgör så

enkla uppdrag som barnvaktning eller gräsklippning, får anses kunna ådra vederbörande ett principalansvar. Dels följer motsättningsvis härav, att självständiga uppdragstagare principiellt inte omfattas.

I båda dessa avseenden följer det sjörättsliga stadgandet om principalansvar i 233 § andra riktlinjer. Anknytningen sker inte till redaren såsom arbetsgivare utan till transportmedlet i fråga, nämligen fartyget. Det skall vara fråga om *arbete i fartygets tjänst*. Eftersom ansvaret är knutet till driften av fartyget är det alltså fråga om ett driftsansvar och inte ett arbetsgivaransvar. Bestämmelsen innebär att redaren blir ansvarig även om han inte anställt personen i fråga eller lämnat honom uppdrag att arbeta i fartygets tjänst. Typexemplet är den i bestämmelsen särskilt omnämnde lotsen. Vidare gäller att uppdragstagare omfattas av det sjörättsliga principalansvaret. Det är ofta en organisatorisk tillfällighet om ett visst arbete i fartygets tjänst utförs av redarens eget folk eller av en särskilt anlitad entreprenör.

Det är uppenbart, att skadeståndslagens och sjölagens regler om principalansvar till större delen täcker varandra. I vissa delar går de dock utanför varandras gränser, vanligen på så sätt att sjölagens principalansvar är vidare gående än skadeståndslagens och därför av intresse för den skadelidande att stödja sig på. Så långt båda reglerna sammanfaller och rekvisiten enligt båda reglerna föreligger uppfyllda är det i och för sig möjligt för den skadelidande att välja, vilken av reglerna han önskar grunda sin talan på. Men denna valmöjlighet innebär ingalunda, att de sjörättsliga reglerna om begränsat redaransvar och särskilt kort preskription kan undgås genom att talan i stället grundas på allmänna skadeståndsregler. Sådana regler anses nämligen, enligt vad som påpekas i förarbetena, vara anknutna inte till ansvarsgrunden utan till fordringsanspråkets innehåll, exempelvis det faktum att det rör sig om en skada till följd av fartygssammanstötning. (Prop 1972:5 under 5.1.3.1. Jfr järnvägsfallet NJA 1972 s 296 och SOU 1974:89 s 132–133. Fallet NJA 1983 s 836 om luftfartslagens speciella preskriptionsregel *kan* tolkas som innebärande en motsatt ståndpunkt men bör antagligen inte anses förändra principen utan förstås som ett sällsynt undantag i ett speciellt fall. Jfr DepCh vid järnvägstrafiklagens genomförande i prop 1983/84:117 s 309–310.) Praktiskt betyder detta, att ingen särskild fördel står att vinna genom att man grundar talan på annat än sjörettens principalansvar.

5. Redaren som ansvarssubjekt

Genom att redaren anges som ansvarssubjekt betonas anknytningen till det enskilda fartyget på ett liknande sätt som genom rekvisitet ”i fartygets tjänst”. Det är fråga om ett driftsansvar och den ansvarige är den som leder driften, redaren. Med ”redaren” brukar avses den som leder (utrustar) och driver näring med ett bestämt fartyg. Lagen är skriven som om redaren är en vanlig fysisk person, något som numera i regel bara är fallet i fråga om fritidsbåtar (jfr *Plastracern på Vänern* NJA 1978 s 14 SHD). Vid vanlig sjöfart är redaren oftast ett partrederi eller en juridisk person.

Det kan ibland vara svårt att bland flera välja ut den som skall anses vara redaren. De i sammanhanget mest väsentliga kriterierna är att redaren skall vara den som är arbetsgivare i förhållande till befälhavare och besättning och som har det yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning. Dessa funktioner utövas ofta men långt ifrån alltid av fartygets ägare (vilken i de internationella konventionerna oftast anges som den i första hand ansvarige; jfr 1976 års begränsningskonvention som i art 1 i första hand nämner ”shipowner” och därefter definierar denna som ägare, befraktare och redare av fartyg). Har fartyget hyrts ut på sk bareboat charter är det befraktaren och inte ägaren/bortfraktaren som hyr besättning och som utövar den nautiska ledningen av fartyget. Befraktaren är då att anse som redaren av fartyget. Vid vanlig tidscertepartier eller resepartierbefraktning ligger emellertid redarfunktionerna kvar hos ägaren/bortfraktaren – det är han som har anställt besättningen och som behåller det yttersta ansvaret för den nautiska ledningen. Detta gäller oavsett att tex en tidsbefraktare i viss utsträckning kan välja vart fartyget skall gå.

Även vid bareboat befraktning kan emellertid redaren drabbas av ansvar. Är fordringen förenad med sjöpanträtt (244 §) kan enligt 258 § SjöL talan riktas mot ägaren av fartyget eller mot befälhavaren. Här finns således en rest av det gamla sakrättsliga skadeståndsansvaret. Enligt 244 § 2 st gäller nämligen sjöpanträtten även om fordringen riktar sig mot fartygsägare som inte är redare.

Vid bestämmandet av vem som är att anse som redare måste en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet göras och mot denna bakgrund fastställas hos vem den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar. Av intresse är rättsfallet *Sophie* NJA 1903 s 461 SHD. Ett fartyg hade tidsbefraktats, varför befraktaren enligt fartygets ägare hade ”disponerat över fartyget såsom sin egendom”. Befälhavare och besättningsmän var däremot anställda av ägaren. När

stuvorna slutat för dagen anställde tidsbefraktaren nytt folk och en av dem skadades till följd av att befålet brast i tillsyn beträffande den materiel som användes vid lossningen. I detta fall ansågs fartygets ägare vara redare och således ansvarig enligt 8 § SjöL.

Annorlunda var förhållandena i *Öregrund* NJA 1925 s 398 RR, HovR och SHD. Enligt ett såsom tidscerteparti betecknat skriftligt avtal hade ägaren av ett fartyg uthyrts detsamma till tre personer för viss tid mot viss hyra per månad. I avtalet bestämdes bl a att befraktarna skulle hålla fartyget i sjövärdigt skick, betala ”dess assurans”, befålets och manskapets kost samt månadspengar och ”alla avgifter och kostnader av vad namn och beskaffenhet de vara månede”, ävensom att fartygets ägare skulle till de chartrande överlämna alla skeppspapper, dokument och nycklar, som tillhörde fartyget, samt till kommerskollegium inlämna fullmakt för de chartrande att påmönstra av dem utsedd befälhavare. Genom vållande av denne grundstötte fartyget. Under försök att i livbåt uppnå land omkom några passagerare och besättningsmän. Deras dödsbodelägare yrkade bl a skadestånd av fartygets ägare. Samtliga instanser fann emellertid, att fartygets ägare inte kunde anses vara dess redare och således ej heller ansvarig för befälhavarens fel och försummelse i tjänsten. Däremot betraktades befraktarna såsom fartygets redare.

I vanligt tal används beteckningen redare bara om den som svarar för fartygsdriften i yrkesmässig sjöfart. Men bestämmelsen är tillämplig också på nöjesfartyg. Ägaren av ett sådant fartyg blir ansvarig för vad familjemedlemmar och goda vänner som använder båten gör på ägarens uppdrag eller med hans uttryckliga eller tysta godkännande. Har ägaren lånat ut båten kan han också ådra sig redaransvar. (Jfr *Passbåten* ND 1973 s 334 NHR där en man som lånat ut sin båt till sin son blev ansvarig för skada som sonen därvid vållade; se också *Tiberg* s 128, *Falkanger & Bull* s 79 och *Bull & Krokeide* s 429 f.)

Det principalansvar som andra personer än redaren bär bestäms i regel av allmänna skadeståndsrättsliga regler, tex befraktares ansvar gentemot tredje man för skada som uppkommer vid lastning eller lossning av godset. Det kan emellertid inte uteslutas att 233 § någon gång kan bli analogiskt tillämplig.

6. *Befälhavare och medlem av besättningen*

Främst i kretsen av personer, vilkas handlande eller ansvarsgrundande underlåtenhet medför ansvar för redaren, står befälhavaren, *next to God Master of the ship*.

Även om befälhavarens roll under senare decennier genom utveckling-

en av telekommunikationer har kringskurits alltmera med avseende på hans makt att fatta kommersiella beslut (jfr *Grönfors* Avtalslagen, 1984, s 69–70), är han alltså slutligen ansvarig för alla nautiska beslut och chef för fartyget som arbetsplats. Ofta nog kan bristande tillsyn i något avseende föras tillbaka på befälhavaren och därmed drabba redaren. Härom närmare nedan under 10.

Under termen besättningen hänförs här samtliga på fartyget anställda personer med undantag för befälhavaren. De behöver i och för sig inte vara knutna till tjänst på däck eller i maskin, utan hit hör även mässuppassare, skeppsläkare och andra ombord verksamma. Ej heller behöver de vara anställda av redaren själv utan det kan röra sig om en självständig restauratörs kypare, när catering uthyrs till särskilt företag (det vanliga numera i kryssningsfart). (Jfr *Brækhus*, Juridiske arbeider s 287.) Vidare kan besättningsmannen vara anställd av landets konsul i främmande hamn genom att denne anordnat påmönstring.

7. *Annan som på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst*

Den krets av personer, för vilkas handlande eller ansvarsgrundande underlåtenhet någon ansvarar, brukar beskrivas genom att ställas i relation till den ansvarige själv. Warszawakonventionen talar om fraktförarens folk (*preposés*), CMR talar likaledes om vägfraktförarens folk. Sjörättens principalansvar begagnar en avvikande teknik, nämligen den att relatera kretsen av personer till transportmedlet, i detta fall alltså närmare bestämt fartyget. Frasen är: annan, som på redarens eller befälhavarens uppdrag ”utför arbete i fartygets tjänst”. Det avgörande är om arbetet har en sådan anknytning till fartygets drift att det måste anses vara arbete i fartygets tjänst. Avsikten med bestämmelsen är att redarens ansvar skall vara detsamma, vare sig åtgärder med avseende på fartygets eller passagerares resp godsets skötsel utförs med egen ombordpersonal eller anförtros åt egen eller av entreprenör anställd ilandpersonal. Alla här åsyftade funktioner är historiskt sett från början ombordfunktioner, men somliga har småningom flyttats iland. Tag som exempel stuveriverksamheten. Ursprungligen ombesörjdes lastning och lossning av besättningen, idag sker den helt genom anlitate stuverier iland, som då ”utför arbete i fartygets tjänst” (jfr tex SHD i *Selma Thordén* NJA 1951 s 130: ”stuverifirman, som för ändamålet anlitas av rederiet och följaktligen handlat på dess ansvar”). Förtöjning av fartyg har i ett norskt rättsfall *Nöjesbåten i Bodö* (Norsk Retstidende 1984 s 866) ansetts ha gjorts i fartygets tjänst när den utförts av hamnmyndighetens personal. Det

räckte att förtöjningen hade utförts på båtägarens uppdrag. Den omständigheten att han var tvingad att anlita en medhjälpare som han inte själv kunde välja uteslöt inte principalansvar.

Genom att ansvaret i princip omfattar sådana *självständiga uppdragstagare* som stuveriföretag, blir principalansvaret här mycket långtgående (jfr prop 1973: 137 s 70). Exempelvis hantverkare och servicepersonal, som tillhandahålls av särskilda företag och utför utrustnings- och reparationsarbeten ombord, omfattas av redarens principalansvar.

Även familjemedlemmar, vänner och andra som utför arbete i fartygets tjänst utan ersättning – något som är särskilt aktuellt i nöjessjöfarten – omfattas av principalansvaret, om ägaren/redaren har uppdragit åt vederbörande att hjälpa till eller tyst godtagit hjälp som har erbjudits frivilligt (se ovan under 5.).

Hur långt redarens ansvar för anlidade medhjälpare verkligen sträcker sig är i svensk rätt oklart. Man får därför alltjämt bygga på hittillsvarande rättspraxis, enligt vilken ansvar principiellt inte föreligger för vållande av anlidad självständig medhjälpare eller hans folk i utomobligatoriska förhållanden men med en vidgning av ansvaret i särskilda situationer. I kontraktsförhållanden gäller ofta ett längre gående ansvar. (Se särskilt *Lejman* i Skadeståndsrättsliga spørsmål, 1953, s 89 ff och *Hellner* s 104–107.) Som skadeståndsgrundande har man åberopat bl a kontraktstypens egenskap av att medföra en mera konkret bestämd aktsamhetsförpliktelse, medan en allmänt hållen aktsamhetsförpliktelse inte ansetts medföra ansvar. (Jfr förslaget till konsumenttjänstlag SOU 1979: 36 s 348–349.)

En omdiskuterad undantagssituation, som rör omfattningen av det kontraktsrättsliga ansvaret, är redarens ansvar för bristfälligt reparationsarbete som har utförts av ett skeppsvarv. Därvid är det mest den speciella frågan om jämkning och den sk *Himalaya-effekten* (se därom Sjölagskommentaren Godsbefordran, kommentaren till 122 §) som tilldragit sig intresset. *Björkelund* har i AfS Bd 8 s 275 uttalat, att han finner det engelska avgörandet av House of Lords i fallet *Riverstone Meat Co v Lancashire Shipping Co (The Muncaster Castle)*, [1961] 1 Lloyd's Rep 57, vara vägledande för nordisk rätt. Detta fall gällde hur långt det kontraktsrättsliga ansvaret för lastskada sträckte sig vid bristande sjövärdighet hos fartyget. Avgörandet innebar, att redaren blev ansvarig för reparationsarbeten på fartyget utförda av ett varv som särskilt anlidad självständig företagare med särskilda tekniska kvalifikationer. Men saken kan diskuteras. (Jfr *Riska* i Six lectures on the Hague Rules, 1967, s 89 ff.) Även av engelska jurister har utgången av *Muncaster Castle*-målet ej sällan

kritiserats hårt. Sålunda säger *Wilson* i *The Hamburg Rules on the Carriage by Sea* (ed *Mankabady* 1978) s 140: "Again the duty to exercise 'due diligence' was held to impose on the carrier a liability stricter than that in negligence, since he was liable for damage caused by the negligence of independent contractors employed by him, even though he did not possess sufficient expertise to exercise any real control over them." Problemet berörs inte i de svenska lagförarbetena till 1973 års sjölagsändringar.

8. Särskilt om bogsering

En viktig kategori, som klart omfattas av lokutionen "utför arbete i fartygets tjänst", är bogserare. Inte minst med hänsyn till utformningen av begränsningsreglerna och bogserbåtarnas ringa tonnage är det nödvändigt att anse bogseraren vara i det bogserade fartygets tjänst för att ett rimligt ansvar skall uppnås. Här uppkommer dock några särskilda problem. (Om bogsering i engelsk och amerikansk sjö rätt, se särskilt *Parks, Law of tug, tow and pilotage*, 1971.)

Rättsläget i Sverige framgår av två viktiga avgöranden. *Svithiod* NJA 1922 s 154 SHD innebär, att i tillägg till rekvisitet "i fartygets tjänst" uppställdes som en förutsättning för principalansvaret, att kommandot vid fartygets manövrering tillkom befälhavaren på det bogserade fartyget. Detta att anse ett kommandorekvisit underförstått i SjöL:s stadgande om principalansvar kan ha skett efter påverkan närmast från tysk rättspraxis, där en motsvarande företeelse kan påvisas. Se därom tex *Sotiropoulos* ZHR 123, 1960, s 14–15. Motsvarande tankegång finns i amerikansk utformning som en lära om *the dominant mind*, se tex *Gilmore & Black, The law on admiralty*, 2 ed 1975, s 516 ff. Av betydelse kan också vara, att principalansvar vanligtvis brukar åläggas bara så långt som den ansvarige effektivt kan påverka de vållande personernas handlande och alltså förebygga skador. Lossningspunkten vid konventionell lossning har – för att ta ett bekant exempel – ansetts förlagd längre in på en svensk styckegodskaj än på en godown-kaj i Hongkong, där redaren saknar allt inflytande över proceduren (*Selma Thordén* NJA 1951 s 130 SHD jfrt med *Bali* NJA 1956 s 274 SHD).

Fallet *Korsnäs II* NJA 1938 s 606 SHD angick den situationen att det bogserade fartyget, *Korsnäs II*, hade sammanstött med ett tredje fartyg, *Magna*. I målet yrkade ägarna av *Korsnäs II* ersättning av rederiet för *Magna* för de skador som uppkommit på *Korsnäs II*. Domen innebär att ägarna av *Korsnäs II* själva fick vidkännas den del av skadan som svarade mot de av bogseraren begångna felen. Och detta skulle gälla trots att det inte ens påstås att *Korsnäs II* självt skulle ha begått något

fel eller att dess befälhavare haft kommandot vid manövreringen. Kommandorekvisitet har tydligen frånfallits vad gäller sk passiv identifikation, detta att i jämningshänseende en persons medvållande tillräknas en annan person i ansvarshänseende. (Jfr *Grönfors*, Skadelidandes medverkan, 1954, s 124 och 129 f med not 1 på s 130 samt *Tiberg*, Om ansvar för skada på fartyg, 1962, s 54. Att passiv identifikation kan sträcka sig längre än principalansvaret enligt gällande svensk praxis, se SHD:s viktiga avgörande NJA 1955 s 102. Se vidare *Adlercreutz* i Festskrift till Olivecrona, 1964, s 1 ff.)

Det är osäkert, om 1938 års rättsfall skall anses innebära endast att kommandorekvisitet inte gäller i identifikationsituationer eller att man totalt har slopat kommandorekvisitet. Denna ovisshet har kommit i ett nytt läge genom den lagändring 1973, varigenom 8 § blev 233 §. Den norska lagen tillfogar en uttrycklig erinran om redarens ansvarighet för bogserares fel och försummelse, vilket innebär ett totalt underkännande av kommandorekvisitet. Så görs inte i den svenska och danska texten. I de svenska motiven uttalade departementschefen, att det ej var påkallat att låsa rättstillämpningen genom en uttrycklig reglering svarande mot den norska. (Prop 1973:42 s 332.) Han tillade: ”Att frågan hålls öppen medger att motsvarande ståndpunkt väljs i den mån det är motiverat. Liksom kommittén antar jag, att så i regel är fallet.”

Hur skall efter detta ståndpunkten i gällande svensk rätt beskrivas? Föreligger här någon skillnad i förhållande till den norska sjölagen? En tolkningsrekommendation är, att kommandorekvisitet helt slopas och att den svenska lagen, trots tystnaden i förhållande till motsvarande norska lagtext, antas ha alldeles samma innebörd och leda till alldeles samma resultat. Kommandorekvisitet är subtilt och därför svårtillämpat. Den norska regeln grundar sig däremot på den handfasta betraktelsen, att bogseraren blott är sås det bogserade fartygets maskineri utanför skrovet; att maskinkraften eller del därav placeras utanför skrovet skall inte kunna leda till juridiskt olika resultat. Att principalansvar då kommer att kunna påläggas i några enstaka fall, där det bogserade fartygets redare inte kan påverka bogserarens manövrering, står inte nämnvärt, eftersom redaren av det bogserade fartyget har valet mellan att transportera visst gods med sitt maskindrivna fartyg eller med sin bogserade pråm, vilket bör leda till samma ansvar i kollisionshänseende. Som inledningsvis nämnts talar även begränsningsreglernas anknytning till fartygstonnaget för en sådan tolkning. I realiteten gäller frågan ofta om skadan skall betalas av det bogserade fartygets försäkringsbolag eller av den som åsamkats skadan.

9. Ansvar för lots

När det gäller redarens ansvar för fel eller försummelse av lots går sjölagens ansvarsregel betydligt längre än principalansvaret i skadeståndslagen. Inte bara av redaren frivilligt anlidade lotsar hör nämligen till kretsen av ansvarsutlösande personer utan även sk tvångsslotsar, vilka befälhavaren inte äger avvisa. (Om lotspliktens historiska utveckling hänvisas till *Gihl* i SOU 1930: 6 s 210 ff, den i rättsfallsreferatet NJA 1937 s 629 intagna översikten s 630–631 samt *Anners*, Lotsens uppgifter enligt stormaktstidens svenska sjörätt, Rättshistoriska studier, Band VIII, 1984.) Denna för redaren stränga regel, som genomgående är upprätthållen även i främmande rätt, hänger samman med att lotsarnas arbetsgivare, staterna, inte önskar bli obegränsat ansvariga utan vill utnyttja redarens ansvarsbegränsning. Ståndpunkten har numera lagfästs i 3:9 skadeståndslagen (1972:207): ”Skadeståndsansvar enligt detta kapitel åvilar ej staten eller kommun med anledning av fel eller försummelse vid lotsning.” Däremot anses kronan vara ansvarig för felaktigt utsatta sjömärken, *Gerda och Najad* NJA 1936 s 141 SHD, och för utebliven rättelse av sjökort liksom för uteblivna åtgärder avseende utprickning av grund och omsektorering av fyr, allt sådant fallande inom sjöfartsverkets skyldighet att ”svara för underhåll av fyrar och andra hjälpmedel”, *Tsesis* NJA 1981 s 1 SHD. Lotsen ansvarar dock personligen för culpöst orsakad skada enligt allmänna skadeståndsregler, numera med det skälighetsansvar för anställd som framgår av skadeståndslagen. Se vidare *Tiberg* i SvJT 1967 s 529 ff och hänvisningar till ytterligare rättsfall hos *Grönfors* i AfS Bd 12 s 344. Om lotsansvar enligt engelsk sjörätt hänvisas till *Rose*, *The Modern law of pilotage* (1984).

10. Särskilt om försummelse

Principalansvaret gäller också medhjälparens ”försummelse”. En typisk sådan är när bristande tillsyn över något ombord kan läggas någon av redarens medhjälpare till last. (Jfr *Brækhus* Juridiske arbeider s 310: ”feil peker på den uaktsomme handling, forsømmelse på den uaktsomme unnlatelse.”) Om någon av medhjälparna brister i tillsyn över någon som redaren inte är direkt ansvarig för kan detta således indirekt medföra ansvar för redaren. Den omedelbart skadegörande handlingen kan begås av någon utanförstående person – exempelvis en passagerare – men ändå ådra redaren ansvar, nämligen så snart denna handling kan kopplas ihop med bristande tillsyn av någon inom de ansvarsutlösande personernas krets. Särskilt nära till hands ligger det att föra tillbaka dylika mera perifera handlingar på bristande tillsyn från befälhavaren, vars dominerande ställning medför en långtgående tillsynsplikt.

Några exempel ur praxis kan illustrera det sagda. Målet *Sundborg* NJA 1957 A 32 SHD (referat i ND 1957 s 343) om skada på passagerare angick frågan om en grind var tillfredsställande anbragt. Det ansågs inte uteslutet att skadan orsakats av omständighet, som kunde som fel eller försummelse tillräknas någon för vilken Sundborg svarade, och i domen används vändningen ”på grund av den förpliktelse att öva tillsyn, som i förevarande hänseende åvilar fartygets folk”. I *Örebro III* NJA 1935 s 250 SHD ansågs ”med hänsyn till föreliggande förhållanden” den omständigheten att en port på fartyget ej hade hållits stängd vid förflyttning inom Stockholms hamn, inte kunna räknas befälhavaren till last som fel eller försummelse. Målet *Wilhelmshafen* NJA 1966 C 851 SHD (referat i ND 1966 s 297) angick en passagerare på en färja i interskandinavisk fart. I hård vind med sjögång satt passageraren i en hopfällbar tältstol. Vid kraftig rullning ramlade hon och bröt lårbenet. Hon krävde ersättning av redaren. Att tältstolar funnits tillgängliga för passagerare även under hårt väder och inte gjorts oåtkomliga — t ex genom att förvaringsutrymmena hållits låsta — ansågs inte innebära, att fartygsbefälet gjort sig skyldigt till fel eller försummelse. Redaren var därför inte ansvarig för skadan, men bedömningen utgår klart från att befälhavaren i sista hand alltid ansvarar för rutinerna ombord och att redaren i händelse av brister därvidlag åläggs ett principalansvar enligt 188 §.

11. *I tjänsten*

Genomgående för samtliga ansvarsutlösande handlingar är att de skall ha begåtts *i tjänsten* eller — beträffande andra än medlemmar av besättningen eller lots — på uppdrag av redaren eller befälhavaren under arbete *i fartygets tjänst*. I första hand utgår man från att ovarsamheten har begåtts i tjänsten, och det blir redarens sak att bevisa motsatsen. Ibland kan det från början framgå klart, att ovarsamheten företogs utom tjänsten: om fartygläkaren vårdslöst snubblar och rubbar maskintelegrafren har detta ingenting med hans tjänst att göra, men befälhavaren på bryggan har tillsynsplikt och får inte underlåta att ingripa (ovan 10).

Redaren har inte ansetts ansvarig, när befälhavaren brustit i den redovisning av innehållna hyresmedel som ålåg denne enligt sjömanshusförordningen, *Hibernia* NJA 1937 s 201 SHD. Uppbörden och redovisningen ansågs ha skett i ”sjömanshusens intresse”. (Kritik av *Brækhus*, Juridiske arbeider s 314; se däremot *Grenander* i SvJT 1954 s 595. Hithörande frågor behandlas närmare av *Brækhus*, a a och *Selvig*, Husbondsansvar.) Avgörandet är ganska gammalt, och det är knappast troligt att utgången i dag skulle ha blivit densamma. Uttalanden i prop 1972: 5 med

förslag till skadeståndslagen s 469–471 och 481 tyder på en vidsträcktare tolkning av begreppet ”i tjänsten” än den som följdes i 1937 års avgörande.

Ett annat exempel erbjuder avgörandet *Lotslärlingen* NJA 1938 s 575 SHD. Befälhavaren på en lotsbåt ansågs inte av fel eller försummelse i tjänsten ha vållat att en lotslärling skadats av ett skott i benet från ett i båten medfört och befälhavaren tillhörigt jaktgevär. Lotslärlingen hade i tjänsten inte något skäl att befatta sig med geväret utan hade gripit tag i det av närmast rent privat skytteintresse, när han under hemfärden fått syn på några måsar. Även utgången i detta mål skulle troligen numera ha blivit en annan. En liknande situation var uppe till bedömning i ND 1973 s 343 NHR. En befälhavare på ett örlogsfartyg hade under tjänstgöring på bryggan bedrivit fågeljakt och därvid råkat skada en annan av de ombordvarande. Staten ålades skadeståndsansvar som redare. (Jfr *Falkanger & Bull* s 81.)

För att rekvisitet ”i tjänsten” skall vara uppfyllt krävs inte nödvändigtvis att den ansvarsutlösande personen själv befinner sig ombord på sitt fartyg under resa eller i hamn. I *Siirto* NJA 1939 s 410 SHD medverkade förste styrman vid fartygets reparation på Götaverken vid ett prov med roderkvadranten *i syfte att han skulle bli i tillfälle att kontrollera* ”i sin egenskap av förste styrman å fartyget” att en stoppare till roderkvadranten blivit anbragt i rätt läge. En av varvets svetsare blev därvid så illa klämd att han senare avled. De av förste styrmannen vid provet vidtagna åtgärderna ansågs av HD:s majoritet vara företagna i hans berörda tjänst, varför redaren enligt 8 § SjöL (numera 233 §) SjöL blev ansvarig. Om styrmannen utan något uppdrag från redarens sida hade övervarit reparationen och frivilligt på uppmaning av varvets arbetsledare i något avseende medverkat och därvid försummat sig, skulle han däremot enligt domsmotiveringens lydelse inte ha ådragit redaren ansvar. Det är tveksamt om en sådan subtil gräns skulle upprätthållas i dag, när principalansvaret genom skadeståndslagens vidsträckta avfattning fått ett så mycket större omfång och skadeståndsansvaret över huvud skärpts så kraftigt.

I hithörande situationer kan det tillkomma, att den skadegörande handlingen företas med uppsåt av den ansvarsutlösande personen. I många fall har rekvisitet ”i tjänsten” funktionen att just skära av fall av uppsåtligt handlande. Uppsåtsrekvisitet behandlas närmare nedan (13).

12. *Vållande*

SjöL:s regel om principalansvar uppställer, liksom skadeståndslagens motsvarande regel, ett krav på culpös handling eller culpös ansvarsgrundande underlåtenhet. Alla grader av culpa omfattas: grov vårdslöshet (*culpa lata*), vanlig vårdslöshet (*culpa levis*) och lindrig vårdslöshet (*culpa levissima*).

I svensk rättspraxis före skadeståndslagen har det någon enstaka gång hänt, att en domstol konstaterat lindrig vårdslöshet men samtidigt förklarat denna på grund av sin lindriga art och omständigheterna i övrigt inte vara av beskaffenhet att medföra ansvar (*Grönfors*, Trafikskadeansvar s 47.) Det är möjligt, att alltjämt så kan ske utan något lagstöd, t ex inom ramen för SjöL:s principalansvar. Däremot finns i 6:2 skadeståndslagen, som en motvikt mot den ökade bördan av ett utvidgat principalansvar, en uttrycklig regel om domstolarnas möjlighet att jämka skadestånd för fall då skadeståndsskyldigheten är oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden. Det får antas, att denna regel sällan kommer att användas vid yrkesmässig sjöfart (jfr för nöjesbåtar *Plastracern på Vänern* NJA 1978 s 26–27 SHD). Rör det sig om en fartygssammanstötning, där ett litet fartyg orsakar totalförlust av ett stort fartyg, uppnås samma effekt redan genom reglerna om redarens ansvarsbegränsning.

13. *Uppsåt*

Att den som har ansvar för sin *egen* vårdslöshet desto mera skall drabbas av ansvar, om han begår en uppsåtlig skadegörande handling, är lätt att förstå. Det större inkluderar det mindre. Att den som ansvarar för *annans* vårdslösa skadehandling också skall svara för annans uppsåtliga skadegörelse är däremot ingalunda lika lätt motiverat. Ett generellt sådant ansvar skulle leda till alltför vittgående resultat. (Jfr prop 1972: 5 s 470–471 och 482.)

En allmän spärr finns, som redan (11) har påpekats, inbyggd därigenom att kravet på att den skadegörande händelsen äger rum ”i tjänsten” normalt sällar bort fall av uppsåtliga handlingar. Just den omständigheten, att uppsåt till skadegörelse föreligger hos den handlande medför att handlingen faller utanför vad som kan anses vara handlingar i tjänsten.

I förarbetena 1887 (s 16) anförs som exempel några sjömän som råkar i slagsmål under ett landuppehåll: ”Endast för fel eller försummelse i tjänsten är redaren ansvarig och således icke för den skada, som en matros under den tid, han är i land, vid ett slagsmål tillfogar annan. Däremot är det likgiltigt, om den handling, som orsakat skadan, är enligt

allmän lag eller sjölag straffbar eller icke, likasom ock huruvida skadan träffat person eller egendom.”

Men detta gäller långt ifrån generellt. Det brukar anses att transportören ansvarar mot lastägaren för stöld, såvida ett *nära funktionellt samband mellan transporten och den uppsåtliga handlingen* föreligger. (Jfr exempel hos *Hult*, Juridisk debatt, 1952, s 211 ff.) Se *Amazonas* NJA 1958 s 373 SHD, jfr *Strumpmålet* NJA 1951 s 365 SHD (frihamns depositarieansvar) och *Tidningspappersfallet* NJA 1960 s 644 SHD (lastbilstrafik) samt prop 1972: 5 s 482 ff. På motsvarande sätt har i ett par ofta citerade engelska avgöranden stöld ansetts ådra transportören ansvar så långt som stölden kan anses begången *in the course of the servant's employment*. Jfr *Brown v Harrison*, 1927 43 T L R 633, och *The Chyebassa*, [1966] 2 Lloyd's Rep 193. Det nära funktionella sambandet mellan den uppsåtliga handlingen och transporten har alltså den effekten att det motverkar att rekvisitet ”i tjänsten” skär av principalens ansvar för den ansvarsutlösande personens handling. En stöld *utan* detta nära funktionella samband faller däremot utanför principalansvaret.

Vad beträffar fartygssammanstötningar tycks det vara en obestridd mening, att culpa här omfattar även dolus. (Jfr *Afzelius* i TfR 1893 s 465, *Platou*, Forelæsninger over norsk søret, 1900, s 83–84, och *Hellström* i FJFT 1925 s 317.) Fall av uppsåtlig påsegling är naturligtvis ytterligt sällsynta, och någon äventyrlig utsträckning av ansvaret är det därför inte fråga om.

14. Några anmärkningar om culpaansvar

Culpaansvaret anges i lagtexten med de från svensk lagstiftning i allmänhet välbekanta orden *fel eller försummelse*. Dessa får beteckna *avvikelsen från den aktsamhetsstandard, som den faktiska handlingen eller underlåtenheten skall jämföras med*.

Rör det sig om en ansvarssituation *inom kontraktsförhållande*, är den avgörande standarden först att söka i den kontraktstyp det gäller, exempelvis fraktavtalet, och de särskilda ansvarsregler som kan ha meddelats för kontraktstypen, t ex för bortfraktarens transportansvar i 5 kap SjöL. Redan *Hammar skjöld* framhöll (i sin avhandling Om fraktaftalet, 1886, s 51) att fraktförarens åtagande innefattade ”skyldighet för honom att sätta i rörelse det mått av mänskliga krafter och materiella medel, som under normala förhållanden är tillräckligt, men icke att åstadkomma resultatet även under de ogynnsammaste eventualiteter”. Till befriande omständigheter torde räknas ”sådana omständigheter, vilkas hindrande inflytelse antingen alls icke kunnat förebyggas eller ock endast genom

medel, som icke stå i rimligt ekonomiskt förhållande till det åsyftade resultatets värde och till sannolikheten, att ifrågavarande omständighet inträffar, samt därför icke heller till den lön, som avsändaren är sinnad att betala” (a a s 52). Han skall ”utveckla den vaksamhet, att detta endast hindras genom en omständighet, som han icke varit skyldig att förutse eller förebygga” (a a s 26). Nästan etthundra år senare formulerades Hamburgreglerna 1978 (art 5:1) så, att man presumerar fraktförarens vårdslöshet så länge fraktföraren inte visar att han eller hans folk i tjänsten företog alla förebyggande åtgärder som rimligtvis kunde krävas för att undvika den skadegörande händelsen och dess följder — en formel som härrör från flera tidigare internationella konventioner om ansvar för transportörer. Principen är densamma: för sådant som ligger utanför sjötransportörens inflytandesfär skall han inte behöva svara, bara för sådant där hans aktsamhet och förebyggande åtgärder rimligen kan väntas få effekt. Eftersom sjötransportören har hand om godset och har vården om det, åligger det honom att bevisa att han varit aktsam (han skall exculpera sig). Utöver denna typstandard, som bestäms av kontraktstypen, får hänsyn tas till mera individuella omständigheter, exempelvis skadetypen, fraktförarens organisation etc.

Rör det sig om en ansvarssituation *utanför kontraktsförhållande*, finns aktsamhetskraven ställda i SjöL:s regler om kollisionansvar. Där presumeras ingen vårdslöshet, såsom vid fraktavtal, utan ansvaret gäller vårdslöshet som bevisas av den skadelidande. Här, liksom i skadeståndsrätten över huvud, innebär culpa underlåtenhet att iaktta sådana handlingssätt, som är nödvändiga för att skada inte skall uppstå. Man kan därför såsom *Hellner* (i SvJT 1953 s 520) se problemet att fastställa culpaparekvisitets innehåll som ett rättskälleproblem. Normerna för ett aktsamt handlande fastställs på samma sätt som de i rättsreglerna eljest ingående handlingsmönstren. I åtskilliga fall har man direkta bestämmelser i lagregler och andra författningar, och detta blir naturligen den rättskälla man i första hand tar i anspråk. Beträffande fartygs manövrering, då kollision hotar, finns ju särskilda bestämmelser i de sk sjövägsreglerna. På motsvarande sätt finns beträffande trafiken på gator och vägar detaljerade regler i vägtrafikförordningen. Uppstår det tvekan om tolkningen av dessa regler synes man stå inför ett tolkningsproblem av vanligt slag, och för att lösa detta behöver man inte gå någon omväg över en hänvisning till den allmänna aktsamhetsstandardens ed.

Analogin mellan sjövägsreglerna och vägtrafikreglerna förefaller vara särskilt närliggande. Vi har också i de nordiska länderna en omfattande praxis om brott mot sjövägsreglerna, där avgörandena och argumenta-

tionssättet bär påtagliga likheter med bilmål rörande brott mot vägtrafikreglerna. Skillnaden ligger däri, att bedömningen av felaktiga handlings-sätt i sjömål allmänt ger intrycket av att vara mera förstående, för att inte säga överseende, än motsvarande bedömning i bilmål. Bedömningen i bilfallen håller sig mera på det objektiva planet än när det gäller fartygs-målen. I dessa tycks man på ett annat sätt dra in så många konkreta upplysningar som möjligt och därmed få bedömningen att föras ganska långt på den subjektiva sidan. Händelseförloppet vid fartygssammanstötningar utspelas också långsammare i tiden än bilkollisioner och ägnar sig därför bättre för en sådan detaljanalys med åtskilliga subjektiva överväganden. Alltjämt står, även efter 1973 års sjölagsändringar, kvar i 220 § den särskilda regeln om att vid bedömning av fråga om vållande till sammanstötning särskilt skall beaktas, om tiden medgav överläggning eller inte – en regel vartill motsvarighet saknas i fråga om de andra och snabbare transportmedlen. Egentligen bör ju sådana överväganden ingå i varje culpabedömning, och avsikten med att detta här sägs uttryckligen får då antas vara, att synpunkten skall beredas särskilt utrymme på detta livsområde – tydligen uppfattat som mera komplicerat än normalt. Det finns vidare en viss tendens hos praxis att uppfatta felmanövrer vid fartygssammanstötning som culpa endast om de berott på bristande uppmärksamhet. (*Grönfors*, Trafikskadeansvar s 186–187.)

Likheterna med vägtrafik har alltmera ökat genom iordningställandet av särskilda farleder och IMO's inrättande av "enkelriktade gator" i vissa mycket trafikerade farvatten, först i Engelska kanalen.

Sjövägsreglerna kan naturligtvis inte vara uttömmande, utan deras föreskrifter måste utfyllas och kompletteras genom domstolarnas insatser. Som ett exempel kan anföras, att reglerna för åtskilliga situationer föreskriver skyldighet att hålla utkik. Vad som är behörig utkik i olika lägen har däremot inte bestämts. I tidigare praxis tycks regeln ha varit den, att utkiksmannen vid fartygets framförande i mörker skall vara placerad på backen. Avgörandet *Timmerland* ND 1968 s 303 Gbgs RR anses innebära, att detta krav ej längre upprätthålls. Särskild utkik fanns på babords bryggvinge, medan en erfaren lots uppehöll sig på styrbords-sidan av bryggan, och mycket god sikt rådde. Detta arrangemang god-togs av domstolen. (Jfr *Grönfors* i SvJT 1972 s 274.)

15. *Anonym culpa*

I engelska och amerikanska framställningar om fartygssammanstötning är det vanligt att fartygen personifieras. Det brukar också påpekas, att detta har sin grund i möjligheten enligt *admiralty* att rikta talan direkt mot

fartyget som vore det ett särskilt rättssubjekt. Men även under rättsordningar, som i likhet med de nordiska saknar motsvarighet till den säregna konstruktionen av talan direkt *in rem* (jfr dock 258 §), finns betydande utrymme för en likartad personifikation. I åtskillig utsträckning talar man om ”vållande på fartyget X:s sida” och behandlar alltså fartyget som en handlande enhet.

Detta uttryckssätt täcker en annan realitet, nämligen vad som brukar kallas anonym culpa. Rekvisitetet vållande skall naturligtvis egentligen anknyta till ett visst rättssubjekt, i hithörande situationer antingen redaren eller – vilket är det vanligaste fallet – någon fysisk person, för vilkens vållande redaren bär ansvar. Nu bryr man sig emellertid inte om att i varje situation söka bringa klarhet i vem som företagit den skadevållande handlingen eller ansvarsbringande underlåtenheten och att culpa-rekvisitetet beträffande honom är uppfyllt till alla delar. Det räcker med att någon eller några ”på fartygets sida” begått t ex det fel, som tagit sig uttryck i en felaktig manöver. ”Häri ligger en god del av den upprätthållna ansvarsregelns effektivitet och processekonomiska värde.” (*Grönfors*, Trafikskadeansvar s 177.) Naturligtvis står det redaren fritt att föra motbevisning om att ingen av ifrågavarande personer gjort sig skyldig till vårdslöshet och därför ingen skulle kunna dömas till ansvar enligt regeln, men en sådan bevisning är normalt synnerligen svår att föra. Allt detta utvecklas redan i motiven till 1891 års sjölag (s 16): ”För övrigt är att märka, att vad den, som påkallar tillämpning av 10 § (i den antagna lagtexten 8 §, numera 233 §), måste bevisa är, att skadan vållats *genom ett å fartyget begånget fel*, t ex att detsamma genom en felaktig manöver blivit satt på grund; däremot behöver han icke ådagalägga att felet blivit begånget i tjänsten av befälhavare eller besättning eller av annan, för vilken redaren är ansvarig, utan tillhör det redaren att till sitt fredande ådagalägga, att skadan uppstått av någon anledning, som icke föranleder tillämpning av hans ersättningsskyldighet.”

Ansvarsregeln, sådan den tillämpas med rättsfiguren anonym culpa, innebär alltså en inte obetydlig skärpning i förhållande till regler med culpa-rekvisitetet tillämpat i dess mera traditionella form.

Anonym culpa är nu en rättsfigur, som ingalunda är begränsad till sjörätten utan har ett tillämpningsområde i fråga om alla större organisationers skadeståndsansvar, t ex vid industriskador och liknande. Men dess utbredning har skett på ett mjukt och nästan omärkligt sätt i fråga om det sjörättsliga kollisionensansvaret. Ett fartygs manövrering är ju också resultatet av en samverkan mellan många befattningshavare, för vilkas vållande redaren ansvarar. Hur naturligt är det då inte, att man

ofta nöjer sig med att konstatera "culpa på fartyget X:s sida" utan att närmare utreda, hur vållandets enskildheter skall tillskrivas de samverkande personerna och deras uppträdande vid skadetillfället, dvs godta anonym culpa.

16. *Ansvar oberoende av culpa*

I de fall redaren är befraktare kan han i denna sin egenskap ofta bära ett strikt ansvar enligt särskilda regler i SjöL eller i avtalet, tex certeparti. Frågan är emellertid om redaren i utomkontraktuella förhållanden kan åläggas ett strikt ansvar.

För en speciell typ av skador finns regler om ett i princip strikt ansvar, nämligen skada som orsakas av oljeutsläpp från fartyg (se oljeansvarighetslagen OljeAL 1973: 1198 och *Jacobsson* Skadeståndsrättslig reglering av oljeutsläpp från fartyg, SvJT 1982 s 529 ff). Lagens tillämpningsområde är i olika hänseenden begränsat, bl a geografiskt. Det kan inte uteslutas att lagens ansvarsregler av domstol kan komma att utanför sitt tillämpningsområde tillämpas analogt. På motsvarande sätt kan domstolarna tänkas komma att ålägga redaren ett i princip strikt ansvar också vid transport av andra produkter som kan förorsaka miljöskador av katastrofkaraktär. Eller också kan aktsamhetsstandarden höjas i sådana fall på ett sätt som gör att ansvaret i realiteten blir ett strikt ansvar. (Jfr *Bengtsson*, Strikt skadeståndsansvar i rättstillämpningen, Lakimies 1984 s 977 ff.)

Såvitt gäller kollisionsansvaret innebär formuleringen av 220 § SjöL, liksom traditionen inom sjörätten, ett hinder för en utveckling av detta från ett ansvar av culpatyp i riktning mot fullt strikt ansvar.

Norska domstolar har i rättspraxis utvecklat ett strikt ansvar för fall då tekniska brister hos fartyget eller dess utrustning har kunnat konstateras. Redan i *Neptun* ND 1921 s 401 NHR antogs en redare vara fullt strikt ansvarig för skada som hans fartyg förorsakade när det under ett hamnanlöp stötte mot en järnvägsbro, därför att reverseringsmaskinen sviktade. Avgörandet bekräftades genom *Sokrates* ND 1952 NHR, där den kaj vid vilken fartyget lade till blev skadad på motsvarande sätt. Domarna tolkades tidigare restriktivt såtillvida, att icke alla tekniska brister på fartygets sida ansågs medföra fullt strikt ansvar, jfr *Arna* ND 1954 s 341 NHR.

En öppning i denna barriär anses *Balticsaken* ND 1969 s 389 NHR ha skapat. Vid lossning blev en av stuveriarbetarna dödad genom att en bom på fartyget plötsligt slog över mot styrbord med påföljd att en stuv med kubb på ett ton kom i rörelse. Bommen var felaktigt riggad av

fartygets besättning och hade inte kontrollerats av stuveriarbetarna. NHR tog inte ställning till om någon av fartygets anställda eller av stuveriarbetarna hade gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Strikt ansvar ålades rederiet på den grund att rederiet hade ställt till stuveriarbetarnas förfogande ett fartyg, vars utrustning var behäftad med sådana svagheter att faran för att en olycka skulle inträffa var klar och påtaglig. (Jfr *Selvig* i TfR 1970 s 225 ff om innebörden av den ansvarsregel oberoende av culpa som NHR här har uppställt.)

En motsvarande utveckling kan inte spåras i övriga nordiska länder. (Jfr *Grönfors* i SvJT 1956 s 427.) Detta sammanhänger givetvis med den där traditionellt mycket försiktigare inställningen till fareansvar i den allmänna skadeståndsrätten. Till resultaten kanske skillnaden inte blir så stor, eftersom culpaprekvisitet är mycket elastiskt och det i en del fall därför säkerligen låter sig fastställas en bristande aktsamhet, om domstolarna önskar pålägga ansvar.

17. *Regressrätt*

I 2 st av 233 § fastslås principen om redarens rätt att från den som har vållat skadan kräva tillbaka det skadestånd som redaren på grund av 1 st har betalat. Denna princip var betydligt mera rättvisande vid tiden för tillkomsten av SjöL 1891 än den är i dag. Just därför att transportpersonalen ofta har en tjänstgöring, där ett ögonblicks ouppmärksamhet kan medföra omfattande skador och därmed också för den ouppmärksamme helt ruinerande skadeståndskrav, utvecklades snart jämkningsmöjligheter med hänsyn till beskaffenheten av felet eller försummelsen, skadans omfattning eller omständigheterna i övrigt, se äldre versioner av SjöL 67 § om befälhavaren och 50 § äldre sjömanslagar. Vid jämkning till skäligt skadestånd visade HD ibland påtaglig stränghet (se t ex NJA 1959 s 209). Motsvarande skälighetsjämkning förekommer i dag även utanför transporträtten och numera gäller en ganska vidsträckt princip om skadeståndets förvandling till ett *skälighetsansvar* för anställda. För arbetstagare i allmänhet finns principen numera lagfäst i 4:1 skadeståndslagen (1972:207). Denna bestämmelse är tillämplig vid regresstalan enligt 2 st mot en person som är att anse som arbetstagare (jfr NJA II 1975 s 365). Tidigare införda specialstadganden skall alltså tillämpas i förhållande till andra än arbetstagare. Till skadeståndslagen har numera anpassats 67 § 2 st SjöL och 52 § sjömanslagen (1973:282).

Riktas regresskravet inte mot en arbetstagare utan mot en självständig uppdragstagare föreligger sällan jämkningsmöjlighet för uppdragstägaren. Grundas regresskravet på avtalet, t ex ett certepartis bestämmel-

ser om ansvarsfördelningen mellan redaren och befraktaren, kan jämkning av ansvaret enligt 36 § avtalslagen i regel inte komma i fråga (jfr SOU 1974:83 s 152 f och prop 1975/76:81 s 118). Och den allmänna jämningsregeln i 6:2 skadeståndslagen skall bara undantagsvis tillämpas i kontraktsrättsliga förhållanden. (Se vidare *Bengtsson*, Om jämkning av skadestånd (1982) s 285 f och *Hellner*, Speciell Avtalsrätt II (1984) s 333. Jfr också uttalanden i prop 1974:33 s 57 med förslag till lag om inrikes vägtransport.)

Till urholkningen av redarens regressrätt bidrar vidare utvecklingen av anonym culpa (ovan under 15). Om vårdslöshet ”på fartygets sida” konstateras utan att man fortsätter att utreda vilken eller vilka ansvarsutlösande personer som varit vårdslösa, finns inte längre någon person att regressa mot. Detta är också det rättspolitiska syftet med anonymiseringen av culpa.

Till sjörättsliga skadeståndskrav är ofta kopplade försäkringar. Om försäkringsgivarens regressrätt stadgas i 25 § FAL att sådan rätt föreligger för försäkringsgivare, om den skadeståndsansvarige ”uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet framkallat försäkringsfallet eller ock enligt lag är skyldig att utgiva skadestånd evad han är till skadan vållande eller icke”. Vid tillämpning av 233 § SjöL om principalansvar avses regressansvar förutsätta grov vårdslöshet (eller uppsåt) hos den ansvarige själv eller den för vars vårdslöshet han svarar. Det räcker inte med bara ansvar för annans vållande eller eget vanligt vållande. (*Hellner*, Försäkringsgivarens regressrätt, 1953, s 75–83, och Försäkringsrätt, 2 uppl 1965, s 282.) Däremot förhåller det sig ofta så att full regressrätt föreligger på grund av försäkringsvillkoren.

18. Begränsning av redaransvaret

I 3 st erinras om att särskilda regler finns om summamässiga begränsningar av redarens ansvar. Motsättningsvis gäller principen, att om inte något annat stadgas redaransvaret är personligt och obegränsat.

Föreligger rätt till ansvarsbegränsning både enligt 5 eller 6 kap SjöL och 10 kap SjöL, skall de förre tillämpas först. Det sålunda begränsade kravet läggs sedan till grund vid fördelningen av ansvarsbeloppet enligt reglerna i 10 kap (jfr kommentaren till 239 § under 3.).

I fortsättningen kommenteras reglerna om globalbegränsning enligt 234 § ff SjöL. Beträffande begränsningsreglerna i 5 kap SjöL hänvisas till Sjölagskommentaren Godsbefordran.

234 §

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel. Samma rätt har en sådan ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 235 § första stycket 4, 5 och 6.

Om ansvar görs gällande mot någon, för vilken redaren eller annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.

Den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 127–130, jfr s 70–71 och 91–93; prop 1982/83:159 s 98–101; NJA II s 283–286.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1961:33 s 51–55 och prop 1964:35 s 103–107.

Litteratur: Carver, Carriage by sea (13 ed 1982) para 428; Gilmore & Black, The law on admiralty (2 ed 1975) s 840–843 och 908–912; Selvig i MarIus nr 35 § 4.6; Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (1980) s 71–104.

1. Den skyddade personkretsen

Historiskt gällde begränsningsreglerna enbart till förmån för fartygets ägare eller redare. Numera gäller emellertid att även andra personer, som kan ådra sig skadeståndsansvar med anledning av fartygets drift, kan åberopa reglerna till sitt försvar när omfattande skadeståndskrav riktas mot dem.

Frågan om vilken personkrets som sålunda skyddas av begränsningsreglerna framgår av bestämmelserna i denna paragraf, vilken i konventionstexten motsvaras av art 1. Av de två följande paragraferna framgår vilka slag av fordringar som är begränsningsbara. I 237 § föreskrivs en inskränkning i rätten att åberopa begränsningsreglerna; de gäller inte vid uppsåtligt eller vad som kort kan beskrivas som ”grovt vårdslöst” handlande. Sammantagna beskriver således 234–237 §§ området för begränsningsreglernas tillämpning.

I *första stycket* i denna paragraf anges att redaren och vissa andra personer, som kan åläggas ett principalansvar, kan åberopa begränsning av ansvaret.

Enligt *andra stycket* gäller reglerna även när ansvar görs gällande mot dem som är anställda hos någon av de i första stycket nämnda personerna eller för vars handlande sådan person eljest är ansvarig.

Tredje stycket anger att även ansvarsförsäkrare omfattas av reglerna.

2. Bakgrund

Så länge våra begränsningsregler byggde på abandon- eller sjöpanträttssystemen var det naturligt att endast fartygets ägare och/eller redare fick åtnjuta den begränsning av sitt ansvar som dessa system medförde. I många rättssystem, särskilt i de länder där abandonsystemet gällde, var det emellertid osäkert om begränsningsrätten tillkom ägaren eller redaren, när dessa var olika personer, eller eventuellt båda (jfr *Klæstad, Redaransvaret*, 1920, s 207). För svensk rätts del framgick dock av 1891 års sjölag (275 §, numera 258 §) hur därmed förhöll sig. Enligt denna bestämmelse skulle den borgenär som för sin fordran hade sjöpanträtt i fartyg och frakt inte lida någon inskränkning i sjöpanträtten av att fartygets ägare inte själv utövade rederidriften när fordringen uppkom utan hade upplåtit fartyget åt annan att därmed idka sjöfart. I motiven (NJA II 1891 s 19) uttalades att det ansågs bäst förenligt med rättvisan, att tredje man inte skulle bli lidande av att fartygets ägare fann det förenligt med sina intressen att inte själv driva fartyget och att fartyget i vart fall måste utgöra den reella garantin för näringsens utövande.

Samma princip fanns också i 1924 års konvention (art 10) och återgavs i den på 1924 års konvention byggda lagstiftningen. Bestämmelserna i 10 kap sjölagen utgick från redarens ansvarighet men enligt 265 § gällde begränsningsrätten också till förmån för underbortfraktare, som använde fartyget för egen räkning, samt för fartygsägare som inte själv var redare.

I 1957 års konvention angavs att personkretsen omfattade – förutom fartygets ägare – *the charterer, manager or operator of the ship*. I den svenska lagtexten översattes detta med att reglerna gällde – förutom redarens ansvar – den ansvarighet som åvilade fartygets ägare, som ej var redare, eller befraktare eller den som i redarens ställe handlade fartygets drift. I motiven uttalades att med befraktare avsågs tidsbefraktare samt hel- och delbefraktare.

Vidare utvidgades personkretsen genom 1957 års konvention på det sättet att begränsningsreglerna även gällde det ansvar som kunde åvila befälhavare, medlemmar av besättningen och andra personer i tjänst hos

redaren eller någon av de förut nämnda personerna. Bakgrunden för denna utvidgning var önskemålet att undvika att begränsningsreglerna skulle kunna kringgås genom att talan riktades mot den för skadan ansvarige, vilkens beloppsmässigt obegränsade betalningsskyldighet redaren sedan, av hänsyn till sina relationer till de anställda, tvingades överta. Bestämmelsen föranleddes av ett engelskt rättsfall *Adler v Dickson* (1954) 2 Lloyd's Rep s 267, jfr *Midland Silicones v Scruttons* (1962) A C 446. En passagerare ombord på ett fartyg vid namn S/S Himalaya hade under fartygets uppehåll i hamn fallit från landgången och skadat sig. Hon väckte därefter talan mot fartygets befälhavare och båtsman och fick bifall till denna. Med anledning härav började bortfraktarna att i transportavtalen ta in en sk *Himalayaklausul*, vilken innebar att bortfraktarens rätt till befrielse från eller begränsning av ansvaret utsträcktes till att gälla även hans anställda och andra medhjälpare. Himalayaklausulen togs sedan in även i 1957 års konvention (liksom fö också i transporträttsliga konventioner, tex Haag-Visbyreglerna om godsbefordran och Aténkonventionen om passagerarebefordran; jfr 122 § 2 st och 196 § 1 st SjöL). Även om flera kan hållas ansvariga, tex en ägare, redare eller anställd, medför detta således inte någon höjning av ansvarsbeloppet. Se vidare nedan (under 8).

I fråga om personkretsen innebar 1976 års konvention i huvudsak inte annan ändring än att även bärgare, som inte är redare, inkluderades.

3. På vilka fartyg är begränsningsreglerna tillämpliga?

Begränsningsreglerna är i princip tillämpliga på alla slag av fartyg. Särskilda regler gäller emellertid för *statsfartyg*, *borrningsfartyg* och *flytande plattformar*, jfr 243 §.

En fråga som det kan vara svårt att ta ställning till är vad som avses med *fartyg*. Någon definition av detta begrepp finns inte i 10 kapitlet liksom för övrigt inte heller på annat håll i SjöL.

Det har uttalats att som utgångspunkt för bedömningen en viss ledning indirekt kan erhållas av reglerna om tillbehör till fartyg. "Av formuleringen 'utom styrinrättningen, skrovets fasta inredning och annan utrustning' kan nämligen slutas att skrov – med eller utan mätbar dräktighet – och viss konstruktionsmässig manöverförmåga är nödvändiga förutsättningar för att ett fartyg skall föreligga." (Prop 1973:42 s 300; jfr 3 § 1 st SjöL.) Högsta domstolen har – i likhet med vad som hävdats av bl a *Grönfors* (Sjörättens kollisionsansvar i AfS Bd 12 s 347) – i rättsfallen *Plastracern på Väneren* och *U-båten Bävern* NJA 1978 s 14 resp s 334 SHD uttalat att den "allmänna uppfattningen är att fartygsbegrep-

pet ej är enhetligt utan får bestämmas med hänsyn till de funktioner det skall fylla i olika sammanhang” (s 23 resp s 342). Medan det kan finnas anledning att ge begreppet en tämligen vidsträckt betydelse vid tillämpningen av textsammanstöttningsreglerna i 8 kap SjöL (jfr *Grönfors* s 349) finns det skäl som talar för att en mera restriktiv hållning bör intas, när det gäller att vid tillämpning av reglerna i 10 kap SjöL under fartygsbegreppet inkludera olika typer av anordningar såsom *sväware* (jfr härom *Grönfors* s 348 och SOU 1981: 8 s 94), *pontonkranar*, *mudderverk* m m.

För det första måste bestämmelser, som innebär att den som lidit en skada inte skall få full ersättning, med nödvändighet tolkas restriktivt. Det bör vidare hållas i minnet att reglerna om begränsning av ansvaret har utformats med tanke på vanliga fartyg och därför passar dåligt för tillämpning på anordningar som kanske över huvud taget inte går att mäta med hjälp av de vanliga sjömättningsreglerna (jfr *Selvig* i *MarIus* nr 35 § 4.33). I vart fall gäller att en sådan mätning, i den mån den kan göras, leder till en ringa ”dräktighet” och ett lågt ansvarsbelopp. En tillämpning av begränsningsreglerna på dessa farkoster slår därför osedvanligt blint. En lämpligare avvägning mellan den skadeståndsansvariges och den skadelidandes intressen kan därför numera erhållas med tillämpning av skadeståndslagens allmänna jämkningsregler. Se vidare betr fartygsbegreppet *Brækhuis* i *MarIus* nr 3, *Bredholt & Philip, Søloven* (1977) s 88, *Grenander, Studier rörande redareansvarets legala begränsning* (1953) s 110–175.

Från tillämpningsområdet för 1976 års konvention har uttryckligen undantagits *svävarfarkoster* och *flytande plattformar* (art 15:5). Sjölagsutredningen anförde med anledning härav att *svävarfarkoster* enligt nordisk rätt inte betraktas som fartyg i rättslig mening men att det var mera osäkert hur *flytande plattformar* skulle behandlas (SOU 1981:8 s 94). Någon bestämmelse om *sväware* ansågs inte erforderlig. Däremot finns en bestämmelse med särskilda begränsningsregler för flyttbara plattformar (se 243 §).

Den omständigheten att man i konventionen särskilt har undantagit vissa anordningar som används på eller i anslutning till sjön kan inte föranleda slutsatsen att konventionen *in dubio* gäller för andra liknande anordningar. De särskilda undantagen föranleddes av förslag, som vid diplomatkonferensen framfördes från vissa länder, och var inte resultatet av en systematisk penetrering av fartygsbegreppet.

Vid konventionens tillkomst diskuterades möjligheten av att från dess tillämpning utesluta *mindre fartyg*, främst *fiskefartyg* och *nöjesbåtar*. Svårigheterna att enas om några kriterier för gränsdragningen var emellertid

betydande. Bl a med hänsyn härtill stannade man i stället för att ge de fördragsslutande staterna rätt att i sin nationella lagstiftning särskilt reglera vilken ansvarsbegränsning som skulle gälla för dessa fartyg. De nordiska länderna har dock inte begagnat sig av denna möjlighet. För dem gäller således de vanliga begränsningsreglerna.

Att reglerna således gäller fullt ut även för *nöjesbåtar* (jfr SOU 1981: 8 s 91–93) överensstämmer också med hittillsvarande svensk rättspraxis, jfr *Kaima* NJA 1958 s 351 SHD och *Plastracern på Vänern* NJA 1978 s 14 SHD. I det senare fallet var fråga om en sextonårig pojke som med visst bistånd av föräldrarna hade blivit ägare till en 5 m lång plastbåt, försedd med en utombordsmotor på 50 hk. I anledning av en sammanstötning med en annan nöjesbåt uppkom skadeståndskrav för personskador vilka riktades mot såväl pojken som hans föräldrar. SHD fann att sjölagens regler om redaransvar och dess begränsning var tillämpliga också på nöjesbåtar av det slag som målet gällde och att *ansvaret i detta fall åvilade pojken ensam som redare*. Med hänsyn till de vid tiden för olyckan gällande reglerna ansågs inte heller jämkning av skadeståndet kunna ske. Så är emellertid nu fallet, jfr 243 a § SjöL.

4. Redare och andra principalansvariga

Medan konventionen tar sin utgångspunkt i fartygets ägare, vilket överensstämmer med anglosachsisk sjörättslig tradition, är det i de nordiska sjölagarna, liksom tidigare, redaren som i första hand anges som den som har rätt att åberopa ansvarsbegränsning. Med redaren jämställs därefter den som, utan att vara redare, är ägare till ett fartyg och den som i redarens ställe har hand om fartygets drift samt fartygets befraktare. Motsvarande bestämmelse i konventionen (art 1:2) anger att *the term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship*.

Något behov av att göra någon distinktion mellan begreppen redare och ägare av fartyg finns således inte vid tillämpning av begränsningsreglerna.

Fartygsägare som inte utövar redarfunktioner kan ådra sig ansvar tex på grund av underlåtenhet att ställa ett sjövärdigt fartyg till *bare boat*-befraktarens förfogande. Även ett rent sakrättsligt ansvar kan komma i fråga. Såsom förut nämnts kan enligt 258 § sjölagen en borgenär, vars fordran är förenad med sjöpanträtt, väcka talan om betalning ur fartyg eller last mot bl a fartygets ägare. Detta gäller även när denne inte är gäldenär i det bakomliggande fordringsförhållandet. I konventionens art 1:5 sägs att i konventionen med fartygsägarens ansvarighet skall avses

det fall att talan väckts mot själva fartyget. Denna bestämmelse, som närmast tillkommit av hänsyn till ett amerikanskt rättsinstitut benämnt *in rem action*, har det emellertid inte ansetts nödvändigt att återge i lagtexten, eftersom enligt svensk rätt också det sakrättsliga ansvaret är knutet till en person, i detta fall ägaren till panten.

Att alla personer med funktioner som kan jämföras med redarens har rätt att åberopa reglerna är naturligt. Med en sammanfattande benämning kallas dessa i lagtexten *den som i redarens ställe har hand om fartygets drift*. Hit hör tex *mäklare* som i partredares ställe sköter driften av ett fartyg (även benämnd *disponentredare*) och sk *tvångsredare*, dvs myndighet som efter rekvisition använder ett fartyg (se betr statsfartygs ansvarsbegränsning 243 § 1 st). De förhållanden under vilka sjöfart bedrivs kan skifta tämligen snabbt. Även *andra personkategorier* kan därför komma att gå in under den generellt utformade beskrivningen ”den som i redarens ställe har hand om fartygets drift”. Vid bedömningen av vilka som skall anses omfattade av beskrivningen finns i och för sig inte anledning att iaktta speciell restriktivitet. Avgörande blir i stället om fordringen är av det slag som sägs i 235 §.

Även andra personer än ägare och redare av fartyg kan ådra sig sjörättsligt ansvar. Hit hör till en början *tids- och resecertepartibefraktare* i deras egenskap av underbortfraktare. Begränsningen gäller även vid inbördes krav mellan fartygets ägare, redare och befraktare. Den kan således bli aktuell i fråga om underbortfraktarens ansvar gentemot underbefraktaren likaväl som i fråga om hans ansvar gentemot redaren. Så kan tex redaren på grund av utställt konossement ha blivit tvungen att betala skadestånd till lastägaren trots att detta ansvar enligt certeparti skall åvila befraktaren (underbortfraktaren). Vid redarens regresstalan mot certepartibefraktaren kan begränsningsreglerna tillämpas. Även andra skadeståndskrav kan förekomma mellan bortfraktare och befraktare enligt certeparti. Befraktaren kan tex ha att svara för skada på fartyget som uppkommit vid lastning eller lossning som ombesörjts av befraktaren.

Före 1983 års lagstiftning var det tveksamt om *styckegodsbefraktare* kunde åberopa begränsningsreglerna. Som tidigare nämnts (under 1) uttalades i förarbetena till den på 1957 års konvention grundade lagstiftningen att med befraktare endast avsågs tidsbefraktare och hel- eller delbefraktare (*bare boat-* eller *demisebefraktare* är enligt svensk rätt att anse som redare). I de norska motiven hade emellertid uttalats att ”enhver befrakter kunne begrense sitt ansvar etter de nye regler” (sjølovkomitéens Instilling I s 18 not 2). I norsk rättsvetenskaplig litteratur hade också

hävdats att saksål talade för en sådan tolkning (jfr *Selvig* § 4.6). I det nordiska arbetet med att lagfästa 1976 års konvention enades man om att de nya begränsningsreglerna, oavsett hur konventionen på denna punkt var att tolka, borde göras tillämpliga även på styckegodsbefraktare.

Sjölagsutredningen anförde som skäl för ståndpunkten (SOU 1981: 8 s 128.)

”att konventionens begränsningssystem angår de risker som uppkommer i samband med driften av fartyget och inte allmänt de risker som en redares verksamhet medför. Inte bara redaren kan ådra sig ansvar som en följd av fartygets användning för sitt ändamål; undantagsvis kan ett sådant ansvar drabba även en styckegodsbefraktare. Så kan tex godset ha varit bristfälligt förpackat och som en följd härav brand eller explosion ha inträffat ombord (jfr 97 § sjölagen). De skador som i sådant fall uppkommer kan bli av den storleksordningen att samma skäl som talar för att redaren bör kunna begränsa sitt ansvar också gör sig gällande när det gäller styckegodsbefraktarens ansvar. Bortsett från vissa fall, då en speditör uppträder som befraktare, har styckegodsbefraktaren normalt inte tecknat någon ansvarsförsäkring. Varuförsäkringen täcker inte ansvar för skador som godset vållar. Även dessa omständigheter talar för att en begränsning av styckegodsbefraktarens ansvar skall kunna ske i de undantagsfall då ett katastrofansvar kan aktualiseras.”

Utredningen framhöll vidare att denna lösning överensstämde med den terminologi som används i 5 kap sjölagen där definitionen av begreppet befraktare även omfattar styckegodsbefraktare (jfr 71 §). (I Danmark och Norge har man ansett att konventionens ”charterer” även omfattar styckegodsbefraktare, se industriministeriets lovforslag j nr 700-E-82 s 30 och Ot prp nr 32/1982–83 s 23.)

Det kan tilläggas att enligt amerikansk rätt – förutom fartygets ägare – endast *bare boat-* eller *demise*befraktare anses ha rätt till ansvarsbegränsning. Detta har givit upphov till att sk *demise-* och *identity-of-carrier*-klausuler tas in i transportavtal. Klausulerna innebär att transportavtalet på bortfraktarsidan skall anses slutet enbart av den som äger fartyget eller befraktar det på *demise-* eller *bare boat-charter*. Den tids- eller resecertepartibefraktare som är den reelle bortfraktaren skall enbart anses som fullmäktig. På detta sätt kan även tids- och resecertepartibefraktarna dra fördel av reglerna om ansvarsbegränsning. Att dessa klausuler enligt nordisk rätt inte har ansvarsbefriande verkan framgår av 123 § SjöL (jfr art 10 i Hamburgreglerna om sjötransport av gods). Att de i andra sammanhang, tex vid tolkning av i samma avtal intagna jurisdiktions-

klausuler, kan vålla åtskilliga problem framgår av *Despina GK nr 1 NJA 1977 s 796 SHD*.

5. *Bärgare*

Av skäl som närmare skall beröras under 235 § kom man under förarbetena till 1976 års konvention att särskilt intressera sig för bärgarnas ställning i begränsningshänseende. Detta föranledde bl a att även sådana bärgare som inte är redare utan utför bärgning på annat sätt än från fartyg numera ingår i den personkrets som har rätt att åberopa begränsningsreglerna.

När det i första stycket talas om "var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning" avses således även den som utför bärgning med hjälp av helikopter, lyftkran eller liknande. Bestämmelsen gäller både bärgare som arbetar yrkesmässigt och tillfälliga bärgare, t ex redaren av ett handelsfartyg som under resa bärgar ett annat fartyg.

Begreppet bärgning omfattar inte bara bärgning av ett "fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods" (jfr 224 § sjölagen). I enlighet med en uttrycklig bestämmelse i konventionen föreskrivs, att bärgning i detta sammanhang omfattar alla åtgärder som avses i 235 § 1 st p 4–6. Åtgärder för att omhänderta, förstöra eller oskadliggöra ett förolyckat fartyg eller last samt åtgärder för att förhindra eller begränsa skada, för vilken rätt till ansvarsbegränsning föreligger, är således att anse som bärgning.

Som exempel kan nämnas det fallet att skada uppkommer på ett fartyg med farlig last ombord i samband med kollision i ett hamnområde. Fartyget exploderar när försök görs att reparera detta för att lasten inte skall slippa ut. Omfattande person- och saksador uppkommer som följd av explosionen. Har ett särskilt företag då anlåtits för reparationsarbetet och har explosionen orsakats av att någon av företagets anställda vid reparationsarbetet ombord handlade vårdslöst, kan således detta företag, liksom den anställde, åberopa begränsningsreglerna.

Exemplet kan ändras därhän att tunnor innehållande farlig last efter kollisionen ligger på botten i hamnområdet och att några tunnor skadas när de med en av hamnens lyftkranar tas upp ur vattnet. Last rinner ut och orsakar omfattande förgiftningsskador. I sådant fall har hamnmyndigheten rätt till ansvarsbegränsning av sitt ansvar.

För bärgare som inte är redare skall ansvarsbeloppet beräknas på ett särskilt sätt, se 238 § p 5.

6. Medhjälpare

Ersättningskrav görs i regel gällande mot den som ekonomiskt har de bästa förutsättningarna att infria skadeståndsskyldigheten. Kraven riktas därför mot redaren eller någon annan av de i paragrafens första stycke nämnda personerna; det torde sällan förekomma att anställda eller andra medhjälpare som genom egen vårdslöshet har vållat skadan hålls ansvariga.

Som förut nämnts (under 2) fann man det emellertid nödvändigt att i 1957 års konvention införa en bestämmelse som gjorde det möjligt även för redarens anställda att åberopa begränsningsreglerna för den händelse de skulle göras ansvariga. Motsvarande bestämmelse i 1976 års konvention, vilken återges i *andra stycket* av denna paragraf, innebär att begränsning av ansvaret gäller för alla dem som redaren (eller annan i första stycket nämnd person) svarar för. Detta innebär för svensk rätts del att man har anknutit till det principalansvar som framgår av 233 § SjöL. Denna ansvarighet är mera vittgående än det allmänna principalansvaret i skadeståndslagen eftersom den även omfattar vissa självständiga medhjälpare. För att begränsningsrätt skall föreligga krävs dock att det ansvar som redaren har för sina medhjälpare åvilar honom i hans egenskap av redare och inte i någon annan egenskap, t ex varvsägare eller speditör. I förhållande till äldre rätt innebär bestämmelsen en viss utvidgning, eftersom tidigare endast hos redaren anställda och av honom anlitad lots omfattades.

Bestämmelsen gäller således för svensk rätts del i första hand det ansvar som kan åvila *befälhavaren* eller *medlem av besättningen* samt *lots*. Vidare gäller den för *var och en som på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst*, t ex stuveriarbetare eller fartygsreparatör (se vidare kommentaren till 233 §).

Omfattningen av redarens principalansvar varierar från land till land. I vissa länder bär redaren t ex inte något ansvar för tvångslots. På vilka personer andra stycket är tillämpligt torde få avgöras enligt den lag som skulle varit tillämplig, om talan hade riktats mot vederbörande principal.

För svensk rätts del är bestämmelsen i andra stycket av mindre praktisk betydelse såvitt gäller befälhavaren och andra besättningsmedlemmar liksom andra arbetstagare. Detta beror på att enligt svensk rätt förutsättningarna att föra skadeståndstalan mot arbetstagare har inskränkts genom 4 kap skadeståndslagen.

7. Försäkringsgivare

Möjligheterna att föra talan direkt mot den som meddelat försäkring för redarens ansvar är i svensk rätt starkt beskurna. Det är bara i vissa undantagsfall som den skadelidande kan vända sig direkt mot den skadeståndsansvariges försäkringsgivare med krav på att få ut försäkringsersättningen (jfr 95 § försäkringsavtalslagen och *Bull*, Skadelidtes krav mot ansvarsassurandören, 1982). Detsamma gäller i många andra europeiska länder. I vissa stater i USA är däremot sådan *direct action* möjlig och det har där förekommit att domstolen förvägrat försäkringsgivaren den rätt till begränsning som enligt amerikansk lag tillkommer redaren (*Maryland Casualty Co v. Cushing*, AMC 837 (1954); jfr *Gilmore & Black*, § 10–31 s 908). Troligen har en medverkande orsak här till varit att de amerikanska begränsningsreglerna är synnerligen oförmånliga för de skadeståndsberrättigade, särskilt beträffande sakskador, eftersom de bygger på abandonprincipen och begränsning till sjöförmögenhetens värde efter olyckan.

I enlighet med konventionen föreskrivs i *tredje stycket* att den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för sådana fordringar som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren. Vilka förutsättningar som i övrigt föreligger för försäkringsgivarens ansvar skall bedömas enligt försäkringsavtalet och den lag som är tillämplig på detta avtal. Utländsk rätt kan här bli tillämplig liksom också på frågan om rätt till ”*direct action*” föreligger. Oavsett om svensk eller utländsk rätt skall tillämpas i dessa frågor, föreligger emellertid vid svensk domstol alltid rätt till ansvarsbegränsning för försäkringsgivaren enligt *tredje stycket*. Begränsningsreglerna skall nämligen tillämpas som *lex fori* (se 243 a § 1 st).

8. Begränsning när flera är ansvariga

Det kan givetvis förekomma att flera av de förut nämnda personerna kan göras ansvariga med anledning av samma händelse. Krav kan tex riktas både mot redaren och underbortfraktare. För sådant fall gäller i regel att det samlade ansvaret inte får överstiga det begränsningsbelopp som föreskrivs i 238 § p 1, 4 och 5. Undantag gäller bara för det fall att någon av de ansvariga enligt 237 § inte har rätt till någon ansvarsbegränsning därför att han vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. De skaggregeringsreglerna i 238 § gäller då bara för övriga ansvariga.

235 §

Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, föreligger rätt till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,

3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet, som inte grundar sig på avtal, och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak,

5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, samt

6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada, för vilken ansvarsbegränsning gäller, samt skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 130–137, jfr s 71–73 och 90–91; prop 1982/83: 159 s 101–110, 281, 309–310; jfr s 60–61 och 78–81; NJA II 1983 s 287–301.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1981 s 19–22, SOU 1961:33 s 20–30, prop 1964: 35 s 66–79.

Litteratur: Carver, Carriage by sea (13 ed 1982) paras 425 (2) och 428 (4); Chorley & Giles, Shipping law (6 ed 1970) s 47–48; Gilmore & Black, The law on admiralty (2 ed 1975) § 10–7, och not 45; Grönfors, Sjörättens kollisionsansvar, AfS Bd 12 s 327 f; Jacobsson, Skadeståndsrättslig reglering av oljeutsläpp från fartyg, SvJT 1982 s 529 ff; Selvig, MarLus nr 35,

§ 4.21–4.23; *Wikander*, Redareansvaret och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning (1929) s 25–32; och *Wetterstein*, Globalbegränsning av sjö-
rättsligt skadeståndsansvar (1980) s 105–150.

1. *Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning*

I denna paragraf uppräknas de fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning. Den ger emellertid inte en fullständig bild av området för begränsningsrätten. Av betydelse är även 236 § som anger att vissa fordringar är undantagna från den rätt till begränsning som eljest skulle följa av 235 §. Vidare medför 237 § att rätt till begränsning ibland är utesluten på grund av uppsåtligt eller grovt vårdslöst handlande från den skadeståndsskyldiges sida. Det finns också specialregler i 243 § beträffande vissa typer av fartyg och anordningar, nämligen statsfartyg, borrhingsfartyg och flyttbara plattformar. Beträffande skada på besättningsmedlem finns slutligen en bestämmelse om tillämplig lag i 243 a §, som i vissa fall kan medföra begränsning även av sådana fordringar.

Bestämmelserna i denna paragraf motsvaras i konventionen av art 2: 1 och 5.

Första stycket innehåller en uppräknning av fordringar som omfattas av rätten till ansvarsbegränsning.

Andra stycket behandlar den situation som uppkommer när den som hålls ansvarig har en motfordran mot den skadelidande.

2. *Bakgrund*

Så länge den svenska rättens begränsningsregler byggde på sjöpanträttssystemet var området för begränsningsrätten omfattande. Enligt SjöL 1891 svarade redaren inte personligen utan bara med sjöförmögenheten för 1) fordringar som grundade sig på att befälhavaren inte på rätt sätt fullgjorde de förbindelser som redaren hade ingått, 2) befälhavarens rättshandlingar inom ramen för legalfullmakten och 3) skada som våldades av befälhavaren eller besättningsmedlem genom fel eller försumelse i tjänsten. Inte heller såvitt gällde bodmeri (upptagande av lån med fartyg, frakt eller last som säkerhet), haveribidrag och bärgarlön bar redaren något personligt ansvar.

Denna långtgående ansvarsbefrielse även för kontraktuella förpliktelser försvarades med att ”redarens person i dylika förhållanden är af ringa betydelse såsom underlag för kredit, och det för tredje man är av långt större värde att med visshet kunna påräkna betalning ur bestämda förmögenhetsobjekt, som han känner; mot inskränkningen i fråga om exekutionsobjekt svarar därför en pant- och förmånsrätt” (NJA II 1891

s 19). I konsekvens med denna grundsyn hade redaren däremot ett personligt och obegränsat ansvar för de avtal som befälhavaren ingick under återopande av särskild fullmakt från redaren liksom för besättnings lönefordringar.

Området för begränsningsrätten har därefter successivt minskat genom de olika internationella konventioner som lagts till grund för vår lagstiftning. Enligt 1924 års konvention kvarstod dock fortfarande i stor utsträckning rätten till begränsning av ansvaret (som då blivit ett redarens personliga ansvar) såvitt gällde rent kontraktuella krav. Fortfarande var t ex fordringar på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri och ersättning för vissa rättshandlingar som befälhavaren ingått inom ramen för sin legalfullmakt föremål för ansvarsbegränsning. Redaren kunde också begränsa sitt ansvar för bristande uppfyllelse av avtal pga nautiskt fel eller som avsåg oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter. Dessa möjligheter till ansvarsbegränsning försvann emellertid i och med 1957 års konvention.

Genom den lagstiftning om redaransvarets begränsning som genomfördes på grundval av 1957 års konvention blev området för ansvarsbegränsningen i huvudsak bestämt på det sätt som nu gäller. Redaktionellt skiljer sig emellertid de ifrågavarande bestämmelserna i 10 kap SjöL 1964 från de nuvarande. Liksom enligt nu gällande bestämmelser förelåg rätt till begränsning i stort sett i fråga om fordringar på grund av person- eller sakskada som uppkommit ombord eller i övrigt i samband med fartygets drift. Närmare bestämt gällde den i fråga om:

1. ersättning för skada på person, som befann sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada på egendom ombord;
2. ersättning för skada på person eller egendom, om skadan hade orsakats av någon som befann sig ombord på fartyget;
3. ersättning för skada på person eller egendom, om skadan hade orsakats av omständighet som hänförde sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;
4. ersättning för skada på hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt
5. ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

Begränsningsreglerna gällde däremot ej skada som hade åsamkats befälhavaren, besättningsmedlem, lots eller någon person i redarens tjänst

som befann sig ombord eller vilkens åligganden stod i samband med fartygets tjänst.

Genom 1976 års konvention utvidgades begränsningsområdet genom att däri inkluderades även ersättning för skada på grund av dröjsmål vid transport av gods eller passagerare samt ersättning för skadeförebyggande åtgärder. Vissa typer av fordringar undantogs från tillämpningsområdet därför att de var föremål för reglering i andra internationella konventioner som innebar särskilda och högre ansvarsgränser. Detta gällde i fråga om oljeskador och atomskador.

3. *Fordringens art avgörande, inte grunden för ansvaret*

Bestämmelserna i 235 § reglerar inte grunden för ansvaret utan endast vilka fordringar som kan begränsas för den händelse någon som avses i 234 § har ådragit sig ett skadeståndsansvar.

Av *första stycket* framgår *inledningsvis* att rätt till ansvarsbegränsning föreligger oberoende av grunden för ansvaret. Om detta är ett strikt ansvar eller ett culpaansvar saknar således betydelse, liksom om ansvarsfrågan har bedömts enligt svensk rätt eller utländsk rätt. Det spelar inte heller någon roll om ansvaret är personligt eller om det grundas på sjöpanträtt. En talan mot fartygets ägare eller befälhavare kan exempelvis grundas på bestämmelserna om sjöpanträtt i 258 § trots att ägaren inte är part i det rättsförhållande som ligger till grund för själva fordringen. I sådant fall gäller, förutom att exekution av fordringen inte kan ske annat än i fartyget eller lasten, den ytterligare begränsning som följer av 10 kap, under förutsättning att fordringen är av sådant slag som nämns i 235 § (jfr *Despina GK nr 2 ND 1979 s 27*, där emellertid fordringen mot rederiet inte ansågs kunna begränsas enligt 10 kap SjöL på grund av fel begånget av rederiets ledning).

Förutom att ansvar skall åvila någon av de personer som anges i 234 § är det således endast fordringens art som är avgörande för om rätt till ansvarsbegränsning föreligger (jfr dock även 237 och 243 §§). Allmänt sett gäller som förutsättning för rätten till ansvarsbegränsning att *fordringen skall avse ersättning för skada som har uppkommit i samband med fartygets drift eller med bärgningsoperationer*. Alla ersättningar för person- och sakskada, som har uppkommit på detta sätt, jämte följdskador omfattas (jfr uttrycket ”med anledning av”). Rena förmögenhetsskador omfattas däremot i allmänhet inte av begränsningsreglerna. Dock gäller rätt till begränsning beträffande ersättning för dröjsmålsskador i samband med godstransport, om sådant ansvar över huvud taget föreligger, och för dröjsmålsskador vid transport av passagerare. Det finns ytterligare ett

undantag som dock torde vara av ringa praktisk betydelse: skador som uppkommit pga intrång i en rättighet, som inte grundar sig på avtal, kan också begränsas.

Med undantag för de nämnda dröjsmålskadorna kan således på avtal grundade krav på ersättning för rena förmögenhetsskador inte begränsas. Redarens ansvar för att fartyget inte i rätt tid ställts till certepartibefraktares disposition kan t ex ej begränsas enligt 10 kap SjöL.

Har förmögenhetsskada uppstått som följd av en person- eller sakskada och är redaren ansvarig för denna, kan emellertid även ansvaret för följskadan begränsas. Ersättning för tidsförlust på grund av att fartyg efter en kollision måste undergå reparationer kan begränsas liksom den kostnad som ägaren av det fartyg, som är berättigat till ersättning för kollisionsskadan, haft för bärgning av fartyget (jfr nedan under 5). I fråga om sak- och personskadorna saknar det betydelse om ansvaret är obligatoriskt eller utomobligatoriskt. Oavsett om personskadorna har drabbat passagerare, personer ombord på annat fartyg eller personer i land kan ansvaret således begränsas och motsvarande gäller beträffande sakskadorna. Det enda undantaget från denna regel är fordringar som grundas på anställningsavtal (jfr 236 § 5.).

Efter en större sjöolycka, t ex en grundstötning, kan det inträffa att redaren betalar ersättning till vissa av fordringsägarna. Det kan finnas flera skäl till detta. Redaren kanske på detta stadium inte har klart för sig att skadorna sammanlagt är så omfattande att begränsning av ansvaret kan bli aktuell. Eller han kan av hänsyn till den skadelidande vilja betala i varje fall en del av ersättningen genast, så att den skadelidande inte behöver vänta på att begränsningsmålet avgörs och utdelning kan ske. Betalningen kan också ha skett med anledning av att redaren har ingått ett avtal om förlikning med borgenären.

För sådana fall följer av 239 § 3 st att redaren kan kräva häremot svarande andel av begränsningsbeloppet. Av bestämmelsen följer emellertid att han "inträder ... intill det belopp han betalat i borgenärens rätt". Redaren har således i sådant fall samma rätt som den ursprunglige borgenären skulle ha haft, varken bättre eller sämre. Den omständigheten att grunden för redarens krav kan sägas vara betalningen eller förlikningsavtalet betar honom således inte rätten att kräva ersättning. Men har han betalat ersättning trots att något ansvar inte ålegat honom, vare sig enligt lag eller enligt ett före händelsen ingånget avtal, har han inte någon rätt att för egen del kräva en mot betalningen svarande andel av begränsningsbeloppet. Det avgörande är om den ursprunglige borgenärens fordran är av det slag som avses i 235 § och i vilken utsträckning

han kunnat göra den gällande i begränsningsmålet.

Den skadelidande har i regel möjlighet att rikta sitt ersättningskrav mot flera personer. En passagerare kan tex välja mellan att kräva redaren eller den besättningsman som har vållat skadan. Eller en lastägare kan rikta sin talan mot bortfraktaren eller mot ägaren av det fartyg med vilket godset transporterats. Ofta kan den mot vilken det första kravet riktats föra regresstalan (jfr 233 § 2 st). Även vid regresstalan eller talan på grundval av en skadeståndsförklaring eller liknande kan begränsningsreglerna tillämpas (jfr konventionen art 2: 2) under förutsättning att det är fråga om fordringar *med anledning av* sådana skador eller åtgärder som anges i 235 §.

4. Skada i samband med fartygets drift eller med bärgning

I uppräknigen av begränsningsbara fordringar nämns på vissa ställen särskilt att skadan skall ha uppkommit *i samband med fartygets drift*. Finns detta samband omfattar begränsningsrätten även skada som uppkommer i land, tex skada som uppkommit när fartyget kört mot en kaj.

Fordringen kan också ha *omedelbart samband med bärgning*. Att bärgning nämns särskilt beror på att man fann det önskvärt att i 1976 års konvention reglera också begränsningen av det ansvar som kan åvila en bärgare som inte utför bärgning från ett fartyg utan med andra hjälpmedel, tex helikopter eller lyftkran. I begreppet "bärgning" ligger emellertid att det skall vara fråga om bärgning av ett *fartyg* eller personer eller egendom ombord på detta. För att en bärgare som inte utför bärgning från ett fartyg eller personer som bärgaren svarar för skall kunna begränsa sitt ansvar torde således krävas att fordringen avser skada som uppkommit *i närheten av det fartyg som bärgningen avsåg* eller i vart fall medan bärgningsoperationen befann sig i ett akut skede. Däremot torde begränsningsrätten inte gälla tex ersättningskrav som uppkommit med anledning av att tex en helikopter som skulle ha deltagit i bärgningsoperationen kraschlandat långt från fartygets haveriplats och skadat ett stort antal personer. Var gränsen för begränsningsrätten går i sådana fall kan vara svårt att fastställa. Den avgränsning som ligger i begreppet "omedelbart samband med fartygets drift" måste således ges motsvarande tillämpning vid tolkning av begreppet "omedelbart samband med bärgning".

Begreppet *fartygets drift* förekommer i 1967 års sjöpanträttskonvention (art 4:1) och det är därifrån som förebilden har hämtats när man i begränsningskonventionen velat ange sambandet mellan fordringen och fartyget. De uttalanden som gjorts beträffande tolkningen av begreppet i 224 § SjöL och i konventionen (se särskilt prop 1973: 42 s 334) är därför

av intresse även vid tolkningen av förevarande bestämmelse.

”Fartygets drift” är ett tämligen vidsträckt begrepp. Det omfattar i och för sig även det fallet att fartyget befinner sig på reparation i torrdocka på ett varv. Begränsningsrätten gäller emellertid inte det ansvar som kan åvila varvet och dess personal (annorlunda enligt särskilda regler i engelsk rätt, jfr *Temperley*, Merchant shipping acts (7 ed 1976) para 430). En förutsättning för tillämpning av begränsningsreglerna är att ansvaret åvilar redaren eller någon av de övriga personer som nämns i 234 §. Skulle rederiet låta reparera fartyget vid eget varv blir det för rätt till begränsning avgörande, om skadan har vållats under sådana omständigheter att redaren är ansvarig som ägare av varvet eller som redare (jfr under 234 § p 6).

Gränsen för den del av redarens verksamhet som betecknas fartygets drift sammanfaller ofta men inte alltid med gränsen för redarens principalansvar. Vid transport av gods upphör det tvingande transportansvaret i och med att godset har lossats. Var närmare bestämt gränsen går är beroende på omständigheterna. ”Lossningspunkten vid konventionell lossning har – för att ta ett bekant exempel – ansetts förlagd längre in på en svensk styckegodskaj än på en godown-kaj i Hongkong, där redaren saknar allt inflytande över proceduren” (*Grönfors* s 342). Där gränsen för transportansvaret upphör bör normalt också gränsen gå för vad som anses ha ”omedelbart samband med fartygets drift”. Skulle godset skadas medan det före lastning eller efter lossning befinner sig i redarens terminalanläggning, torde skadan inte kunna anses ha uppkommit i samband med fartygets drift (jfr *Brækhus och Rein*, Håndbok i P&I Forsikring, 1979 s 101). Redaren har således i sådant fall inte rätt att åberopa reglerna om globalbegränsning (jfr *Wetterstein* s 132–133).

Har redaren emellertid genom avtal åtagit sig ett transportansvar som gäller under såväl själva sjötransporten som hela den tid godset är i hans vård i lastnings- resp lossningshamn förefaller det, å andra sidan, rimligt att anse att skadan har sådant samband med sjötransporten att globalbegränsning bör kunna göras gällande. Sådana avtalsklausuler är vanliga i moderna containerkonossement och liknande transportdokument (jfr Hamburgreglerna om sjötransport av gods art 4, och Genèvekonventionen om multimodala transporter art 14). Samma transportansvar gäller ju då under hela den angivna perioden och ansvarsbegränsningen bör då gälla transportansvaret i dess helhet, således även den del som redaren avtalsvis har utsträckt till terminalperioderna. Detsamma gäller givetvis också om det tvingande transportansvaret enligt den konvention (tex Hamburgreglerna eller Genèvekonventionen) eller den nationella

lag som är tillämplig på transportansvaret täcker en längre period än som är fallet enligt 118 § 1 st jfrft med 168 § 2 st SjöL och enligt Haagreglerna.

Om redaren A enligt 123 § SjöL är ansvarig för godset, medan det transporteras av redaren B, och om godset skadas eller går förlorat under sådan transport, kan skadan inte anses ha samband med redaren A:s fartygsdrift. I ett sådant fall sammanfaller således inte gränserna för "fartygets drift" med A:s principalansvar, vilket sträcker sig längre. Detta framgår redan av att transporten uteslutande kan ha gått med redaren B:s fartyg; i så fall finns det över huvud taget inte något fartyg som begränsningen av redaren A:s ansvar gentemot lastägaren kan relateras till. Även om en del av transporten har skett eller skall ske med ett av redaren A:s fartyg, kan begränsningen av A:s ansvarighet inte bestämmas på grundval av detta fartygs tonnage om skadan inträffar när godset är ombord på B:s fartyg. När det i paragrafen talas om "fartygets drift" avses således ett fartyg som har ett mera "omedelbart samband med" den händelse som föranlett att begränsning av ansvaret blivit aktuell. I det angivna exemplet torde emellertid A uppträda som befraktare av B:s fartyg och på denna grund kunna åberopa ansvarsbegränsning, varvid ansvarsbeloppet blir detsamma som gäller för redaren B och skall beräknas på grundval av tonnaget på B:s fartyg.

Det kan också förekomma att redaren A enligt 123 § SjöL har ett tvingande sjörättsligt transportansvar för godset trots att detta vid det tillfälle, när godset skadades eller gick förlorat, befann sig under transport med annat transportmedel än fartyg, t ex med järnväg. Lika litet som järnvägen kan A i denna situation göra gällande någon rätt till globalbegränsning.

Kravet på ett omedelbart samband mellan fartygets drift och skadan betyder dock inte att skadan fysiskt måste ha orsakats ombord på eller genom inverkan av den ansvarige redarens fartyg eller av någon ombord på eller med anknytning till detta fartyg. Skadan kan ha orsakats av vårdslöshet från lossningsarbetares sida vid hanteringen av lasten på kaj och redaren bli ansvarig härför. I samband med bogsering kan det bogserade fartyget ha kolliderat med annat fartyg beroende på att det bogserande fartyget framfördes culpöst. Ansvar kan i en sådan situation komma att åläggas redaren av det bogserande fartyget (jfr *Grönfors* s 342–343 och prop 1973:42 s 332). Vid bärgning kan motsvarande situation uppstå. Den sak- eller personskada som då uppkommit skall, om bogseraren eller bärgaren hålls ansvariga för denna, anses ha uppkommit i samband med det bogserande fartygets resp bärgande fartygets

drift. Begränsning kan således ske och bogserarens eller bärgarens ansvar skall då bestämmas på grundval av detta fartygs tonnage; denna princip slogs fast i det engelska rättsfallet *The Bramley Moore* 1964 p 200, i vilket lord Denning uttalade: "A small tug has comparatively small value and it should have a correspondingly low measure of liability, even though it is towing a great liner and does great damage. I agree that there is not much room for justice in this rule: but limitation of liability is not a matter of justice. It is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience."

En annan sak är att det bogserade fartygets redare i den angivna situationen också torde kunna göras ansvarig för bogserarens åtgärder på grundval av principalansvaret i 233 § SjöL. I så fall skall *detta ansvar* begränsas enligt det bogserade fartygets tonnage (se vidare härom 238 § under 6).

5. *Person- och sakskada*

I *punkt 1* nämns de fordringar som är de vanligast förekommande när det är fråga om begränsning av redaransvaret. Denna punkt avser fordringar med anledning av *person- eller sakskada som uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med fartygets drift eller med bärgning*. Fordringar med anledning av skador som inträffat ombord kan således alltid begränsas, oavsett hur de uppkommit. Beträffande skador som uppkommit utanför fartyget krävs däremot ett direkt samband mellan skadan och fartygets drift eller bärgningen (se under 4 ovan).

Vid tolkningen av vad som skall avses med begreppen personskada och sakskada blir allmänna skadeståndsrättsliga principer att tillämpa liksom när det gäller att bedöma vad som är ersättningsgill skada. I konventionen finns särskilt angivet att fordringar på grund av allmän förmögenhetsskada som uppstått till följd av person- eller sakskada (*consequential loss*) omfattas av begränsningsrätten. Den som har tillfogats person- eller sakskada har enligt svensk skadeståndsrätt rätt till ersättning även för sådan följdskada. Någon uttrycklig bestämmelse härom har därför inte tagits med i lagtexten.

Begreppet personskada innefattar inte bara direkta skador på den kroppsliga organismen, vilka har framkallats genom fysiska medel. Det avser också kroppsliga eller psykiska sjukdomstillstånd som inte har orsakats genom fysiska medel utan tex genom dåliga sanitära förhållanden ombord eller psykisk chock efter en fartygskollision. Ersättning i anledning av personskada kan avse ersättning till den skadelidande själv för ekonomisk skada, tex sjukvårdskostnad och förlust av inkomst, och

för ideell skada, såsom sveda och värk, invaliditet o d. Även ersättning till efterlevande för förlust av försörjare utgör ersättning för personskada.

Personskadekrav som inte kan begränsas är sådana som avser skada som drabbat besättningsmedlem och andra redarens anställda. Begränsningsrätt gäller däremot om skada har åsamkats annan person, tex stuveriarbetare, för vars handlande redaren visserligen är ansvarig men som inte är anställd av honom eller någon annan av dem som nämnts i 234 § 1 st (jfr 236 § 5).

Med sakskada förstås materiell skada på fast eller lös egendom samt förlust eller minskning av sådan egendom. Ersättning vid sakskada kan avse direkta förluster, närmast det förmögenhetsvärde som har gått förlorat, och utgifter och kostnader i samband med skadan. Men även kostnader för följdskada, exempelvis tidsförlust i anledning av en fartygs-kollision, omfattas av bestämmelsen.

En förutsättning för att en sådan följdskada skall kunna begränsas enligt denna punkt är emellertid att ansvar föreligger för den ifrågavarande person- eller sakskadan. Om tex en bananlast har ruttnat under transporten på grund av förhållanden, för vilka redaren inte är ansvarig, kan han inte enligt denna punkt begränsa sitt eventuella ansvar gentemot en hamnmyndighet för exempelvis kostnader för inspektion av lasten och utredning om dess hälsovadlighet. Detsamma gäller om hamnmyndighetens krav gäller ersättning för bortskaffning av lasten. I ett sådant fall är däremot 235 § 5. tillämplig. Är redaren ansvarig för sakskadan (bananerna har ruttnat på grund av redarens oaktsamhet vid hanteringen av kylanläggningen) kan även ansvaret gentemot lastägaren för följdskadan begränsas enligt punkt 1.

Till följdskada räknas vidare utgifter för bärgning av ett vid en kollision skadat fartyg. Den fordran på ersättning för bärgarlön som det skadade fartygets redare har gentemot redaren av det andra fartyget kan således bli föremål för begränsning. En bärgares fordran avseende bärgarlön omfattas däremot inte av begränsningsreglerna (jfr 236 § 1.).

Av artikeln 2:1(a) i konventionen framgår att i begreppet sakskada inbegrips skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt skada på navigationshjälpmedel. Skälet till att skador av detta slag nämnts särskilt i konventionen är enligt motiven (prop 1982/83: 159 s 102 i.f.) att domstolarna i vissa länder enligt uppgift annars inte skulle acceptera att fordringar i anledning av sådana skador görs till föremål för begränsning. För svensk rätts del har det inte bedömts nödvändigt att uttryckligen ange att begreppet sakskada skall anses innefatta även denna typ av skador.

Lagens beskrivning av vilka fordringar avseende ersättning för person- eller sakskada som kan begränsas är i huvudsak av samma innehåll som de förut gällande vilka byggde på 1957 års konvention. På en punkt föreligger emellertid en saklig skillnad. *Person- och sakskada som uppkommit i omedelbart samband med bärgning* nämns nu särskilt. Detta tillägg förleddes av ett engelskt rättsfall, *The Tojo Maru* (1971) Lloyds Rep s 341. Tojo Maru var ett tankfartyg som förolyckats och som anlitat hjälp av ett bärgningsfartyg. Från detta gick en dykare ner i vattnet på Tojo Marus utsida för att nita fast en stålplatta på fartyget. Dykaren gjorde detta utan att avvakta att den intilliggande tanken först tömtes på gas vilket hade till följd att Tojo Maru exploderade. På grund av den kasuistiska utformningen av 1957 års konvention råkade denna speciella situation hamna utanför begränsningsreglernas tillämpningsområde. Bärgningsfartygets redare kunde därför inte begränsa sitt ansvar för skadorna på tankfartyget.

Rättsfallet medförde att man vid utarbetandet av 1976 års konvention särskilt uppmärksammade bärgarnas behov av ansvarsbegränsning. Som framgår av 234 § utvidgades kretsen av begränsningsberättigade personer till att omfatta inte bara bärgare som opererar från fartyg utan också sådana, allt oftare förekommande, bärgare som använder andra anordningar vid bärgningen. Vidare fann man det erforderligt att särskilt nämna att person- och sakskada i samband med bärgning kan begränsas. Rätten till ansvarsbegränsning gäller således nu i den typ av situationer som förelåg i Tojo Maru, dvs när bärgarens folk lämnar bärgningsfartyget och arbetar på eller bredvid det fartyg som skall bärgas. Vidare omfattas skador som uppkommer vid bärgning från helikopter, lyftkranar ol. Att ansvarsbeloppen skall bestämmas i det förra fallet på grundval av bärgningsfartygets tonnage och i det senare fallet på särskilt sätt framgår av 238 § 5.

6. *Dröjsmålskada*

I *punkt 2* behandlas skada på grund av dröjsmål vid befordran av gods eller passagerare. Bestämmelsen är ny i förhållande till äldre rätt och förleddes av att ett tvingande ansvar för sådana dröjsmålskador i flera länder anses följa av Haagreglerna vid godsbefordran. I de nordiska länderna finns särskilda bestämmelser om ett tvingande ansvar för skador på grund av dröjsmål vid styckegods- och passagerartransporter. (Om bakgrunden till bestämmelsen se *Grönfors*, Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s 153–156.) Bestämmelsen i *punkt 2* uppställer inte något krav på att dröjsmålsansvaret vid godsbefordran skall avse just

styckegodstransport utan blir tillämplig vid alla typer av godstransporter under förutsättning att ansvar föreligger. Bestämmelsen avser enligt sin ordalydelse endast dröjsmål *vid befordran* (delay in the carriage by sea) och torde därför inte vara tillämplig på dröjsmålsskada som har uppkommit på annat sätt, tex genom att fartyget för sent anlänt till lastningshamnen.

Dröjsmålsskada som är en följd av en person- eller sakskada omfattas inte av denna punkt utan av punkt 1. Förevarande punkt behandlar således enbart ren förmögenhetsskada på grund av dröjsmål, tex en passagerares förlust av arbetsinkomst till följd av att fartyget anlänt för sent till destinationen.

7. *Intrång i rättighet*

Av *punkt 3* följer att rätt till ansvarsbegränsning även föreligger för fordringar på ersättning för förmögenhetsskada, vilken har orsakats av intrång i rättighet och som uppstått i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. En motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention men vid utarbetandet av SjöL 1964 ansågs det inte nödvändigt att särskilt nämna detta slag av skador i lagtexten (SOU 1961: 33 s 21). Uttrycket "skada å egendom" ansågs innefatta även intrång i rättighet.

Bestämmelsen i denna punkt tar exempelvis sikte på fordran på ersättning från annan redares sida för förmögenhetsskada som denne har lidit genom att ett havererat fartyg har blockerat en kajplats eller en kanal (eller som hamnen eller kanalmyndigheten har lidit därför att de nödgats betala ersättning till den redare som på grund av det inträffade inte kunde använda kajplatsen eller kanalen). Det kan också vara fråga om ersättning till ett industriföretag som har åsamkats skada till följd av strömavbrott sedan ett fartyg slitit av en elektrisk kabel. Vid de nordiska kommittéöverläggningarna som föregick SjöL 1983 enades man om att dessa slag av fordringar borde nämnas särskilt eftersom de kunde vara av en viss praktisk betydelse.

Till skillnad från 1957 års konvention sägs i 1976 års konvention uttryckligen att stadgandet endast gäller utomkontraktuella krav. Fordran i anledning av allmän förmögenhetsskada som uppkommer genom redarens kontraktsbrott faller således inte in under bestämmelsen. Däremot är givetvis den rättighet i vilken intrång har skett ofta grundad på ett avtal, nämligen den skadelidandes avtal med annan person än den skadeståndsansvarige, tex i de förut nämnda fallen den från kajplatsen avstängde redarens avtal med hamnen respektive industriföretagets avtal med elkraftföretaget.

Lagrådet föreslog att det i lagtexten skulle anges att begränsningsrätten bara gällde i fråga om rättighet som inte grundade sig på avtal med någon som var ansvarig för skadan (prop 1982/83: 159 s 281). Med anledning härav uttalade departementschefen:

”Som jag anført i remissprotokollet faller en fordran i anledning av allmän förmögenhetsskada som uppkommer genom redarens kontraktsbrott inte in under bestämmelsen. Sådana fordringar omfattas alltså inte av ansvarsbegränsningen. I dessa fall skulle lagrådets formulering leda till ett riktigt resultat. Däremot skulle formuleringen motsättningsvis leda till att begränsningsrätt gäller i alla de fall då rättigheten grundas på avtal med någon annan än skadevållaren. Konventionen (art 2.1.c) är emellertid inte helt klar på denna punkt. I remissprotokollet har jag uttalat att en fordran på grund av intrång i en rättighet som grundar sig på ett avtal med en annan person än den skadeståndsansvarige kan omfattas av ansvarsbegränsning enligt förevarande punkt. Jag vill däremot inte utesluta att sådana avtal i något fall bör falla utanför ansvarsbegränsningen. Enligt min uppfattning bör det överlämnas åt rättstillämpningen att avgöra den närmare avgränsningen av punktens tillämpningsområde såvitt gäller sådana avtal. Jag är därför inte beredd att biträda lagrådets förslag.”

8. *Avlägsnande av vrak och last m m*

Sverige har inte, liksom för övrigt inte heller de andra nordiska länderna, begagnat sig av den möjlighet som 1976 års konvention ger att från området för ansvarsbegränsning undanta fordran som avser kostnader för att avlägsna vrak och last m m. Dessa kostnader kan ofta vara betydande. Behovet av att avlägsna vrak uppstår främst när de ligger i farleder eller nära hamnområden och därigenom utgör en fara för sjösäkerheten. Under senare år har också omhändertagandet av farlig last blivit ett allt större problem både för redare och myndigheter. Ofta är det hamn- eller andra sjöfartsmyndigheter som vidtar åtgärder för att avlägsna vrak eller för att ta om hand och oskadliggöra farlig eller skadad last (jfr betänkandet *Farliga vrak*, SOU 1975:81). När det gäller avlägsnandet av vrak brukar myndigheterna i regel få kostnaderna ersatta av fartygets ägare i den mån de överstiger den bärjarlön som kunnat tas ut ur det bärgade vraket. Globalbegränsningen har därför hittills spelat en ganska underordnad roll när det gäller denna typ av kostnader. Av bl a detta skäl har man avstått från att begagna sig av den möjlighet till reservation som konventionen medger (jfr SOU 1981:8 s 91).

I *punkt 4* nämns således fordringar med anledning av att åtgärder vidtagits för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg,

vilket sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak. Även last och annat som funnits ombord inkluderas.

En förutsättning för tillämpning av bestämmelsen är att åtgärderna har avsett ett fartyg som har "sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak". Har kostnader uppkommit för att bogsera bort ett fartyg som visserligen varit skadat men som varken sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak omfattas inte fordringen av redarens begränsningsrätt. Begreppet strandning omfattar alla former av grundstötning. Ett fartyg kan ha både sjunkit, strandat och övergivits utan att det fördenskull kan sägas ha blivit vrak. Men det kan å andra sidan också ha blivit ett vrak utan att ha sjunkit, strandat eller övergivits, tex efter brand. Samtliga uttryck för fartygets belägenhet efter händelsen har således självständig betydelse.

De fordringar som här avses torde ofta avse åtgärder som har vidtagits beträffande det fartyg vars redare åberopar ansvarsbegränsning. När det emellertid i bestämmelsen talas om "ett fartyg" i obestämd form torde man ha avsett att täcka också den situation som kan uppkomma när fordringen riktar sig mot redaren av ett annat fartyg än det som åtgärderna har avsett. Detta kan tex bli fallet efter en kollision. Även i sådana fall gäller begränsningsrätten men den gäller då i regel även enligt punkt 1.

Det kan förekomma att de vidtagna åtgärderna avser enbart lasten och inte själva fartyget. Lasten kan fortfarande finnas ombord men den kan också ha lämpats eller fallit överbord eller ha lossats. I sådana fall gäller rätt till begränsning enligt *punkt 5*. Där uppställs inte något krav på att fartyget har förolyckats på det sätt som gäller enligt *punkt 4*. Denna typ av fordringar omfattades inte av begränsningsrätt enligt 1957 års konvention. Den har tillkommit i 1976 års konvention främst med tanke på de kostnader som kan uppkomma när farlig last, tex kemikalier, måste omhändertas för att förhindra att den marina miljön förstörs.

Åtgärder "för att lyfta" (*raising*) nämns inte i *punkt 5*, troligen därför att man med denna term avsett fall då fartyg och last har sjunkit till botten och omhändertas gemensamt. För det fall att åtgärder avsett tex bärgning av tunnor med farlig last som sjunkit till botten är i stället uttrycket "avlägsna" tillämpligt.

Åtgärderna kan ha vidtagits innan godset lastats ombord, respektive efter det att det lossats. I bestämmelsen talas om "fartygets last" och bl a härav följer att det måste finnas ett visst samband mellan det fartyg, vars redare åberopar ansvarsbegränsning, och lasten (jfr vad ovan under *punkt 4* sagts om samband mellan fordringen och fartygets drift). Är godset avsett att skeppas med visst fartyg men har det ännu inte hunnit

lastas ombord när åtgärderna vidtas, kan rätt till begränsning tänkas föreligga under förutsättning att sambandet mellan godset och fartyget är tillräckligt klarlagt. Godset kan exempelvis befinna sig på kaj och lastningen to m ha påbörjats. Eller mottagningskonossement kan vara utställt. Har lasten efter lossning förts in i redarens terminalbyggnad när åtgärderna vidtas torde rätt till ansvarsbegränsning i regel inte längre gälla, i vart fall inte om införandet och uppläggningsen av godset inte har ingått i själva lossningsoperationen eller om någon längre tid har förflutit efter lossningen.

Ibland kan de ifrågakvarande fordringarna täckas av både punkt 1 och punkt 5, tex när lasten är skadad och skadan har uppkommit i direkt samband med fartygets drift. En grönsakslast blir exempelvis skadad på grund av bristfälligheter i kylanläggningen ombord och måste därför förstöras.

Den omständigheten att det i punkt 5 talas om "fartyget" i bestämd form medför vidare att denna punkt inte är tillämplig när åtgärderna riktas mot redare av annat fartyg än den som haft eller skulle haft lasten ombord. Har det efter en kollision blivit nödvändigt att vidta åtgärder med lasten och är redaren av det andra fartyget ansvarig för kollisionen kan fordringar som avser kostnaderna för att omhänderta last o dyl åtgärder dock begränsas som följskada enligt punkt 1.

Punkterna 4 och 5 är inte tillämpliga om den ifrågakvarande åtgärden har vidtagits av borgenären enligt avtal med den som är ansvarig för att det blev nödvändigt att vidta åtgärden. Den redare vars fartyg skadats har t ex avtalat med ett bogseringsföretag att bogsera fartyget till varv. Bogseringsföretagets fordran är inte föremål för ansvarsbegränsning (se vidare under 236 §).

När det i punkterna 4 och 5 talas om *last* avses all egendom som befordras ombord, således även passagerares resgods.

9. Skadeförebyggande åtgärder

Transport av miljöfarliga eller på annat sätt farliga laster har på senare år aktualiserat en annan typ av fordringar, nämligen sådana som avser ersättning för åtgärder för att avvärja att lasten orsakar skador eller för att begränsa skadornas omfattning. Första gången denna situation behandlades i internationellt sjörättssammanhang var när 1969 års internationella konvention om ansvarighet för oljeskador till sjöss kom till. I denna konvention togs in bestämmelser som innebär att ersättningsskyldigheten omfattar också kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakas av sådana åtgärder. Förebyggande åtgärder definieras som "varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa

oljeskada genom förorening och som vidtagits efter det en olycka inträffat" (jfr 1 § oljeansvarighetslagen och *Jacobsson*, Oljeutsläpp från fartyg, SvJT 1982 s 546 f). Fordringar avseende kostnader för förebyggande åtgärder kan, liksom annan oljeskada, göras till föremål för ansvarsbegränsning. Om åtgärderna vidtagits av redaren själv tillerkänns han samma rätt att ur begränsningsfonden erhålla ersättning för sina utgifter som annan skadelidande (jfr artikel I:6, I:7 och V:8).

Med dessa bestämmelser som förebild har bland de begränsningsbara fordringarna i *punkt 6* tagits in sådana som avser skadeförebyggande åtgärder eller skada som orsakats av sådana åtgärder. Jämfört med vad som gäller enligt oljeansvarighetskonventionen föreligger dock den skillnaden att redarens egna utgifter för skadeförebyggande åtgärder inte till någon del kan täckas med begränsningsbeloppet. Ett förslag till bestämmelse härom (svarande mot artikel V:8 i oljeansvarighetskonventionen) fick inte erforderlig majoritet vid 1976 års diplomatkonferens. Det uttalades att redaren enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer var skyldig att verka för att följderna av hans skadevällande handlande reducerades och att han därför inte borde ha möjlighet att få sina utgifter härför täckta på andra skadelidandes bekostnad.

Eftersom fordringar som avser ersättning för skadeförebyggande åtgärder inte heller omfattas av globalbegränsning när fordringarna grundas på avtal med den skadeståndsansvarige (jfr 236 § punkt 1), kommer detta slag av kostnader att behandlas på samma sätt i begränsningshänseende, oavsett om redaren låtit utföra arbetet med eget folk eller för detta har anlitat någon utomstående; rätt till ansvarsbegränsning saknas i båda fallen. Det är således i praktiken bara om någon, vars egendom hotas av skada i fysisk mening, själv haft kostnader för förebyggande åtgärder eller om åtgärderna har vidtagits av eller på uppdrag av stat eller kommun som fordringarna är begränsningsbara.

Rätten till begränsning kan åberopas också beträffande ersättning för skador som uppstår som en följd av de förebyggande åtgärderna. Den container i vilken lasten förvarats kan exempelvis behöva förstöras när lasten oskadliggöres eller skada kan uppkomma på fartyget eller på annan last. Förevarande bestämmelse torde dock bara avse skador som är adekvata i relation till de företagna åtgärderna. Uppstår helt oberäkneliga skador och skulle redaren bära ett strikt ansvar för dessa, torde en "ny händelse" anses ha uppkommit. Detta medför att för fordringar som hänför sig till dessa skador gäller ett nytt begränsningsbelopp (jfr 238 § 4). Är det redaren som företagit åtgärderna i fråga bör han således kunna begränsa sitt ansvar för dessa ersättningskrav (jfr 235 § 1).

10. *Kvittning enligt single liability-principen*

Det förekommer att den som har rätt att begränsa sitt ansvar har en motfordran mot den som gör anspråk på ersättning, en motfordran som grundar sig på samma händelse som huvudfordringen. Detta är en ganska vanlig händelse i kollisionssammanhang. I sådant fall skall enligt andra stycket fordringarna först avräknas mot varandra, varefter begränsningsreglerna skall tillämpas på eventuellt överskjutande belopp, enligt den sk *single liability-principen*. Effekten av denna princip blir ofta densamma som när begränsningsreglerna tillämpas på fordringarnas bruttobelopp och kvittning av fordran och motfordran sker först mellan nettobeloppen (den sk *cross-liability-principen*). Ibland kan emellertid principerna leda till skilda resultat (se härom mera i *Brækhus*, Skal enkelt- eller dobbeltkravslæren anvendes ved beregningen av rederens begrensede kollisjonsansvar? i *Festskrift till Ussing 1951 s 75 ff* och *AfS Bd 4 s 457 ff*, omtryckt i *Juridiske arbeider fra sjø og land, 1968, s 451 ff*). Bestämmelsen grundar sig på en uttrycklig bestämmelse i konventionen (art 5).

236 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 235 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § och 2 § första stycket lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,

3. fordran underkastad en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4. fordran med anledning av atomskada orsakad av ett atomfartyg,

5. fordran med anledning av skada som har åsamkats lots eller den som är anställd hos någon som avses i 234 § första stycket och vars åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, samt

6. fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

Förarbeten och litteratur: se under 235 §.

1. *Fordringar som inte är föremål för ansvarsbegränsning*

I 235 § anges den yttre ramen kring begränsningsområdet. Förevarande paragraf innehåller olika undantag. Beträffande vissa fordringar, som i och för sig täcks av ordalagen i 235 §, anges särskilt att rätten till ansvarsbegränsning inte gäller.

Paragrafen är indelad i sex punkter. Punkt 1 motsvarar art 3 a och art 2: 2 andra punkten i konventionen medan punkterna 2–5 motsvarar art 3 b–3 e. Punkt 6 saknar uttrycklig motsvarighet i konventionen men följer av dess allmänna uppbyggnad.

2. *Bakgrund*

I punkt 1 nämns till en början *bärgarlön* och *bidrag till gemensamt haveri*. Ännu enligt SjöL 1928, vilken var i kraft från år 1939 till år 1964, gällde rätt till ansvarsbegränsning för fordringar som avsåg bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri (dåvarande 254 § 1 st 6 och 7). Genom 1957 års konvention undantogs de emellertid från begränsningsrätten (art 1: 4 a) och de omfattades därför inte av den uppräknade av begränsningsbara fordringar som togs in i 254 § 1 mom (sedermera 234 §) SjöL 1964 (jfr SOU 1961: 33 s 28). Även enligt 1976 års konvention är de undantagna (art 3 a).

Beträffande fordringar som avser *avlägsnande av vrak* var situationen tidigare den, att dessa enligt såväl 1924 som 1957 års konventioner omfattades av begränsningsrätten i den mån fordringen grundade sig på en *förpliktelse* att avlägsna vraket (jfr 254 § 1 st 5. SjöL 1928 och 254 § 1 mom 1 st 5 SjöL 1964).

Med förpliktelse avsågs en sådan skyldighet att avlägsna vrak som hade föreskrivits i en lag, hamnordning eller i annan författning. Härmed jämfördes det fallet att skyldigheten följde av allmänna rättsgrundsatser (SOU 1961: 33 s 24). ”Stadgandet . . . har sin grund i de missbruk, till vilka ett obegränsat ansvar i detta avseende anses i vissa länder hava givit anledning.” (Wikander s 29.) Däremot gällde inte någon rätt till ansvarsbegränsning i fråga om fordringar som grundade sig på ett med redaren ingånget *avtal*. I 1976 års konvention (art 2: 2) sägs uttryckligen att fordringar av detta slag inte kan begränsas i den mån de hänför sig till ”ersättning enligt avtal med den som är ansvarig”, dvs i regel redaren.

Också beträffande fordringar av kontraktuell natur som avser *avlägsnande av last och skadeförebyggande åtgärder* grundas paragrafens punkt 1 på den nyss nämnda bestämmelsen i 1976 års konvention (art 2: 2, jfr art 2: 1 e och f). Fordringar av detta slag nämndes inte uttryckligen som undantagna i 1924 och 1957 års konventioner. Men de omfattades å andra

sidan inte heller av den uppräknig av begränsningsbara fordringar som fanns där eller i 254 § SjöL. (Möjligen kunde de dock begränsas enligt punkt 8 i 254 § SjöL 1928 som avsåg av befälhavaren ingångna avtal för "fartygets bevarande eller resans fortsättande".)

Undantagen för fordringar avseende *oljeskada* och *atomskada* (punkterna 2–4) togs in först i 1976 års konvention. Anledningen till detta var att dessa slag av skadeståndsfordringar under tiden efter 1957 års konvention blivit föremål för särskild reglering i andra internationella konventioner.

Enligt punkt 5 undantas fordringar med anledning av *skada som åsamkats någon av redarens anställda*. Ersättningar för skador på besättningen var fortfarande enligt 1924 års konvention begränsningsbara (jfr 254 § p 1 SjöL 1928). Ansvarsbegränsning gällde däremot inte beträffande "förpliktelse, som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer" (jfr 254 § 2 st SjöL 1928). Bestämmelsen avsåg främst löneförmåner och liknande. Den hade emellertid fått en alltmer vidsträckt tolkning och kommit att omfatta även skadestånd till medlem av besättningen, lots eller annan som utförde arbete i fartygets tjänst.

Mot denna bakgrund föreskrevs i 1957 års konvention att den inte var tillämplig på denna typ av fordringar om, enligt den lag som var tillämplig på tjänsteavtalet, redaren saknade rätt att begränsa sitt ansvar för fordringen eller om han endast fick begränsa ansvaret till ett högre belopp än det som följde av konventionen (art 1:4 b). Konventionen syftade i denna del "främst till att inom konventionsstaternas krets åt 'the servants' säkra de förmåner som lagstiftningen i en rad länder berett dem i händelse av olycksfall i arbetet" (SOU 1961: 33 s 25). När 1957 års konvention införlivades med svensk lag föreskrevs att alla sådana fordringar hos oss skulle vara undantagna från rätten till begränsning i den mån inte annat följde av sådan lag i annan konventionsstat som reglerade tjänsteavtalet (254 § 1 mom 2 st och 262 § 2 st SjöL 1964). Såväl den praxis vilken hade utvecklats som sociala skäl ansågs tala för att man så långt konventionen det medgav undantog denna typ av fordringar från rätten till ansvarsbegränsning (prop 1964: 35 s 66). Bestämmelsen gällde till förmån för "befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst, som befinner sig ombord eller vilkens åligganden stå i samband med fartygets tjänst".

En bestämmelse som motsvarar art 1:4 b i 1957 års konvention togs sedan in i 1976 års konvention (art 3 e). Den utvidgades då till att även gälla personer som är anställda hos ett bärgningsföretag.

Enligt punkt 6 har slutligen fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader undantagits från begränsningsrätten. Någon bestämmelse om detta finns inte i någon av de internationella konventionerna om redaransvarets begränsning. I förarbetena till SjöL 1964 uttalades att frågan om redaren är skyldig att utöver ansvarsbeloppet svara för ränta och kostnader i saken fick anses överlämnad till reglering i konventionsstaternas nationella lagar (jfr 1961: 33 s 28 f). Man framhöll att det var av stor praktisk betydelse att man vid fördelningen av begränsningsbeloppet inte behövde räkna med räntor på fordringarna. Det ansågs också överensstämma med dittillsvarande praxis att räntor och rättegångskostnader inte omfattades av rätten till ansvarsbegränsning. En uttrycklig bestämmelse om detta togs därför in i 254 § 1 mom 3 st SjöL 1964. En bestämmelse av samma innebörd inflöt sedermera i 5 § oljeansvarighetslagen.

I 1976 års konvention behandlas inte dessa frågor på annat sätt än att det beträffande räntor sägs att begränsningsfond skall omfatta, förutom ansvarsbeloppet, ränta på detta belopp (art 11:1) från tiden för händelsen till dess fonden upprättas. I samband med att denna bestämmelse antogs uttalades att andra räntefrågor som uppkommer i samband med fördelning av ansvarsbelopp, tex ränta på detta för tiden efter fondens upprättande, får lösas i nationell rätt. Sjölagsutredningen uttalade (SOU 1981:8 s 137) att ”om ansvarsbeloppet således inte omfattar ränta på fordringsbeloppen finns desto mindre anledning anta att detta är avsett för betalning av rättegångskostnader. Tvärtom måste även denna fråga anses överlämnad till nationell rätt enligt artikel 14.”

3. Bärarglön

Bärgning utförs oftast enligt avtal. Men ett bärgningsavtal är inte någon förutsättning för rätt till bärarglön. Vilka krav som måste vara uppfyllda för att rätt till bärarglön skall föreligga framgår av 9 kap SjöL. Att krav på bärarglön är undantagna från området för begränsningsrätten är naturligt, eftersom bärgningsreglerna har utformats med tanke på att bärgningsföretag skall uppmuntras. Detta syfte skall då inte kunna ominnetgöras av reglerna om globalbegränsning. Av väsentlig betydelse är också att bärgningsreglerna i sig innefattar en begränsning av ansvaret såtillvida, att bärarglön aldrig kan överstiga värdet på det bärgade fartyget efter det att det har förts i säkerhet (jfr 226 §).

Redarens obegränsade ansvar för bärarglön gäller bara gentemot bärgaren. Om ett fartyg har måst bärgas efter en kollision och redaren av detta fartyg kräver det andra fartygets redare på ersättning för den

erlagda bärgarlönen, kan ansvarsbegränsning ske enligt 235 § 1 st 4.

En bärgning av tex en oljetanker som gått på grund kan vara att anse som skadeförebyggande åtgärd i oljeansvarighetslagens mening (jfr *Jacobsson*, Oljeutsläpp från fartyg, SvJT 1982 s 547). Den som av redaren begär ersättning för bärgarlönen kan i vissa situationer ha ett ekonomiskt intresse av att kräva ersättningen ur begränsningsfonden för oljeskador framför att begära full ersättning för bärgarlön av redaren direkt. Enligt Svea hovrätts dom i *Tsesis* (NJA 1983 s 44 SHD), har borgenären rätt att välja mellan att framställa krav direkt mot redaren för bärgarlön eller mot oljeskadefonden som ersättning för skadeförebyggande åtgärder. Högsta domstolen hade med den utgång målet fick där inte anledning att behandla denna fråga. Sambandet mellan reglerna om bärgarlön och rätten till ersättning för skadeförebyggande åtgärder torde inte ha övervägts tillräckligt i samband med att 1969 och 1976 års konventioner utarbetades. Det måste i vart fall anses tveksamt om denna borgenärens valmöjlighet numera föreligger vid sådana skadeförebyggande åtgärder, eftersom art 3 a i 1976 års konvention kategoriskt uttalar att konventionen inte är tillämplig på bärgarlön.

4. Bidrag till gemensamt haveri

Gemensamt haveri föreligger när ”en extraordinär uppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen görs till gemensam räddning i syfte att bevara värden, som gemensamt är utsatta för fara på sjön. Uppoffringar och kostnader av gemensamt haveris natur bärs av de olika bidragande intressena . . .” (Reglerna A och B i York-Antwerpenreglerna, se SFS 1975:607).

Certepartier och konossement innehåller regelmässigt en hänvisning till York-Antwerpenreglerna. Av denna anledning innehåller SjöL numera inte några bestämmelser om gemensamt haveri bortsett från att 211 § SjöL föreskriver att York-Antwerpenreglerna skall gälla i fråga om inbörden av gemensamt haveri och fördelningen därav, om inte annat har avtalats.

Bidrag till gemensamt haveri är inte underkastat globalbegränsning. Redarens bidrag är i stället enligt regel XVII i York-Antwerpenreglerna begränsat till det värde fartyget hade vid resans slut.

En lastägare kan, när lasten har skadats på grund av att fartyget var sjöovärdigt, ha betalat bidrag till gemensamt haveri. Om redaren i en sådan situation ådrar sig ansvarighet för skadan på lasten, är han skyldig att också ersätta lastägaren för den utgift denne haft med anledning av

det gemensamma haveriet. Denna lastägarrens fordran kan då göras till föremål för ansvarsbegränsning enligt 235 § 1 st 1. Undantaget från ansvarsbegränsning i förevarande paragraf gäller således bara när fordringen direkt grundas på det gemensamma haveriet.

5. *Avtal om avlägsnande av vrak m m*

Första punkten omfattar också ersättningskrav som grundas på avtal varigenom någon har åtagit sig att avlägsna ett vrak eller att vidta skadeförebyggande åtgärder eller andra sådana åtgärder som avses i 235 § 1 st 4–6. Ersättning av detta slag torde ofta utgöra bärgarlön. Men även när så inte är fallet skall således ersättningskravet vara undantaget från begränsningsrätten. Skälet till detta är uppenbarligen detsamma som i fråga om bärgarlön, nämligen att det eljest skulle visa sig omöjligt att få åtgärderna vidtagna (jfr också bestämmelsen i 234 § 1 st sista punkten enligt vilken bärgning anses omfatta även nu ifrågakvarande åtgärder).

Bestämmelsen i 236 § gäller bara när den mot vilken kravet riktas är part i ett avtal som har ingåtts med den som utfört åtgärden i fråga och som begär ersättning för sitt arbete. Om däremot en hamnmyndighet har uppdragit åt ett bärgningsföretag att ta bort ett vrak eller att oskadliggöra en explosiv last och hamnen därefter kräver redaren på den ersättning som hamnen fått betala till bärgningsföretaget, så kan redaren åberopa ansvarsbegränsning enligt 235 § 1 st 4–6.

6. *Oljeskador*

Under 1960-talet inträffade flera stora oljeskadeolyckor till sjöss som visade att de då gällande sjörättsliga bestämmelserna inte var lämpade som en grundval för att reglera ersättningsanspråk föranledda av dessa olyckor. Inom IMO utarbetades därför 1969 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1971 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja. 1969 års ansvarighetskonvention innehåller regler om ett i princip strikt skadeståndsansvar, särskilda regler om begränsning av ansvaret, om upprättandet av begränsningsfond samt om obligatorisk försäkring av oljeskadeansvaret. Bestämmelser finns också om forum för väckande av talan och om internationell verkställighet av domar meddelade i annan konventionsstat. Genom fondkonventionen upprättades en internationell oljeskadefond vilken finansieras genom avgifter på sjötransporterad olja. Fonden betalar ersättning för oljeskada

när den ersättning som kan erhållas från fartygets ägare, eller snarare från försäkringsgivaren, inte är tillräcklig för att bereda full kompensation för liden skada. Den är också avsedd att i viss utsträckning befria fartygsägarna från det ökade ekonomiska ansvar som 1969 års konvention innebar för dem. Fondkonventionen kan bara tillträdas av stat som har tillträtt 1969 års konvention. Se vidare prop 1973: 140 och *Jacobsson, Oljeutsläpp från fartyg, SvJT 1982 s 529.*

Båda konventionerna har trätt i kraft, ansvarighetskonventionen år 1975 och fondkonventionen år 1977. Ansvarighetskonventionen har fått en jämförelsevis stor anslutning; den har tillträtts av ca 50 stater. Omkring hälften av dessa har också tillträtt fondkonventionen.

Vid 1976 års diplomatkonferens förelåg enighet om att sådana oljeskador på vilka 1969 års konvention faktiskt var tillämplig skulle undantas från den nya globalbegränsningskonventionens tillämpningsområde. Däremot rådde skilda meningar om i vilken utsträckning andra oljeskador också skulle undantas från globalbegränsningsreglerna. Den lösning man till slut stannade för (art 3 b) var att undanta "fordringar med anledning av skada genom oljeförorening av det slag som avses i" ansvarighetskonventionen ("claims for oil pollution damage within the meaning of ..." resp "créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de"). Därmed hade emellertid inte tvistigheterna bragts ur världen. I samband med den följande ratifikationsprocessen uppstod tveksamhet om innebörden av uttrycken "within the meaning of" resp "au sens de".

För svensk del har man liksom flertalet andra västeuropeiska länder anslutit sig till den tolkning som från början förespråkades från brittisk sida. Undantaget i punkten 2 gäller bara oljeskador som på grund av skadans geografiska belägenhet faktiskt omfattas av ansvarighetskonventionen. I övrigt gäller ansvarsbegränsning enligt 10 kap SjöL. Politiska snarare än sakliga grunder torde ha varit avgörande när denna lösning föredrogs, jfr prop s 80–81. I Norge har man däremot, för övrigt i likhet med den svenska sjölagsutredningen (jfr SOU 1981: 8 s 135 f), ansett att undantaget gäller alla oljeskador som orsakas av beständig olja från ett fartyg som vid olyckstillfället befordrar sådan olja i bulklast. Enligt den norska texten är det således utan betydelse om oljeskadan i det särskilda fallet geografiskt har anknytning till stat som har tillträtt ansvarighetskonventionen. I Norge har därför införts särskilda regler om begränsning av ersättning för sådana oljeskador som inte omfattas vare sig av 1969 års eller 1976 års konventioner.

Med den stora anslutning som 1969 års ansvarighetskonvention har

fått torde det bli sällsynt att svenska domstolar får bedöma frågan om ansvarsbegränsning för oljeskador som inte omfattas av denna konvention. Utanför denna faller skador i icke-konventionsstat och skador på det fria havet. De senare är sällsynt förekommande och samtliga stater i Sveriges omgivning har nu tillträtt ansvarighetskonventionen. Det kan dock tänkas att talan förs vid svensk domstol mot en svensk redare i anledning av en olycka i någon annan del av världen, t ex USA, som inte har tillträtt ansvarighetskonventionen. I en sådan situation är det onekligen egendomligt att utrymmet för ersättning av andra skador än oljeskador drastiskt kan ha minskat på grund av att oljeskadan har inträffat i ett land som inte har ratificerat ansvarighetskonventionen (och som för övrigt inte heller torde komma att tilltråda 1976 års konvention!).

Enligt art 3 b i konventionen avser undantaget också oljeskador enligt sådan ändring i 1969 års konvention eller sådant protokoll till denna som har trätt i kraft. Det har inte i den svenska lagtexten ansetts nödvändigt att uttryckligen ange detta. I punkt 2 anges undantaget endast genom en hänvisning till 1 § och 2 § första stycket oljeansvarighetslagen. Det har förutsatts att oljeansvarighetslagen ändras i enlighet med den nya lydelsen av konventionen eller ändringsprotokollet innan dessa träder i kraft (jfr lagrådets påpekande i prop 1982/83: 159 s 282 och 310). Vid en diplomatkonferens i London år 1984 antogs ändringsprotokoll till både oljeansvarighets- och fondkonventionerna. Frågan om svensk anslutning övervägs för närvarande.

7. *Atomskador*

Sedan kärnkraften hade börjat användas för civila ändamål tillkom i början på 1960-talet några internationella konventioner som reglerade skadeståndsansvaret för skador vållade vid atomolyckor. Den för svensk del viktigaste är den inom OECDs ram år 1960 avslutade Pariskonventionen om skadeståndsansvar på atomenergiens område och den därtill anslutande tilläggskonventionen av år 1963. Enligt Pariskonventionen kanaliseras allt skadeståndsansvar till atomanläggningens innehavare. Ansvaret, som är begränsat men till förhållandevis höga belopp, kompletteras enligt tilläggskonventionen med ett statsansvar. Reglerna i atomansvarighetslagen (1968: 45) bygger på de nu nämnda konventionerna jämte till dessa hörande tilläggsprotokoll av år 1964 och ändringsprotokoll av år 1982 (se vidare prop 1968: 25 och 1981/82: 163).

År 1962 avslutades också en konvention om skadeståndsansvar för atomskador som härrör från atomfartyg. Även denna konvention bygger på principen om ett till anläggningssinnehavaren kanaliserat ansvar med

höga ansvarsgränser och en obligatorisk försäkring. Denna konvention har inte trätt i kraft och någon svensk lagstiftning i detta ämne finns inte för närvarande (jfr SOU § 1983:9 s 82).

Mot bakgrunden av denna specialreglering av atomskadeansvaret har i *punkterna 3–4* fordringar som avser atomskador undantagits från sjölagens regler om globalbegränsning. Beträffande atomskador från landbaserade atomanläggningar uppställs som krav att fordringen är underkastad en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av atomskadeansvaret.

8. Skador på besättningen m m

Från rätten till begränsning undantas enligt *punkt 5* sådana fordringar som har uppkommit med anledning av att lots eller någon av redarens anställda åsamkats skada. Detsamma gäller skador som åsamkas den som är anställd hos någon av de övriga personer som räknas upp i 234 § 1 st, t ex fartygets ägare eller bärgare. Den personkrets som avses i denna bestämmelse är snävare än den som avses i 234 § 2 st; det är inte skador på var och en av dem som redaren och de övriga i första stycket nämnda har att svara för som avses utan här avses bara skador på *anställda* (i originaltexterna till art 3 e talas om "claims by *servants* of the shipowner or salvor" respektive "créances des *préposés* du propriétaire du navire ou de l'assistant").

Som förut har framhållits (se under 2) tillkom den konventionsbestämmelse på vilken punkten 5 grundas genom 1957 års konvention. I frågan hur begreppet "servant" respektive "préposés" skall tolkas uttalade sjölagskommittén (SOU 1961:33 s 25):

Uttrycket "servants of the owner" torde närmast beteckna personer som är skyldiga att efterkomma fartygsägarens order och föreskrifter och för vilkas åtgärder fartygsägaren är ansvarig; ett civilrättsligt arbetsavtal behöver icke föreligga mellan en "servant" och fartygsägaren. Den viktigaste gruppen av dylika "servants" är befälhavare och besättning, vilka också nämnts särskilt i konventionstexten. Agenter och andra självständiga företagare, som anlitas av fartygsägaren, omfattas icke av ifrågavarande begrepp. — Konventionen syftar i denna del främst till att inom konventionsstaternas krets åt "the servants" säkra de förmåner, som lagstiftningen i en rad länder berett dem i händelse av olycksfall i arbetet."

Mot den angivna bakgrunden fann sjölagskommittén att, förutom befälhavare och medlem av besättningen, även lots skulle nämnas särskilt bland dem som hade rätt till ett obegränsat skadestånd. Kronolotsar,

hamnlotsar och alla andra som biträder med lotsningen omfattas. En förutsättning för att andra grupper av anställda skall ha motsvarande rätt är att deras arbete står i samband med fartygets drift eller med bärgningen. De kan tex vara anställda som fartygsreparatörer eller i affärer eller restauranger ombord. Det saknar betydelse om vederbörande är anställd hos redaren eller hos någon självständig företagare, tex en restauratör. Det har också ansetts att bestämmelsen är tillämplig på avlösningsmanskaper som är anställt hos redaren och som befordras på dennes fartyg (SOU 1961: 33 s 26).

Något tveksamt är hur sådana anställda skall bedömas vars normala arbetsuppgifter inte utförs ombord. I den mån deras skador uppkommer medan de i tjänsten befinner sig ombord eller i fartygets närhet, får emellertid redan denna omständighet anses visa att deras åligganden står i samband med fartygets drift (eller med bärgningen). Någon anledning finns inte att tolka begreppet "anställd" restriktivt i detta sammanhang.

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

9. Räntor och rättegångskostnader

I *punkten 6* föreskrivs att fordran på ränta och rättegångskostnader inte är föremål för begränsning.

När ansvarsbegränsning blir aktuell är situationen i regel den att ansvarsbeloppet inte räcker till att ens tillnärmelsevis täcka fordringarnas kapitalbelopp. Som en följd av att begränsningen inte gäller i fråga om ränta behöver man vid fördelningen av ansvarsbeloppet inte räkna med eventuella räntefordringar utan kan fördela ansvarsbeloppet mellan borgenärerna i förhållande till vad kapitalfordringarna visar sig uppgå till.

237 §

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

Förarbeten: SOU 1981: 8 s 73–74, 137–138; prop 1982/83: 159 s 110–111; NOU 1980: 55 s 20–21, 80; NJA II 1983 s 301–302.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1961: 33 s 27–28, *Wikander*, Redareansvar och sjöpanträtt (1929) s 32.

Litteratur: *Carver*, Carriage by sea (13 ed 1982) §§ 435–438; *Gilmore & Black*, The law on admiralty (2 ed 1975) s 827 och 877–898; *Huldén*, Dolus eventualis än en gång, SvJT 1960 s 598, jfr s 702; *Lund*, Egenfeil og globalbegränsning, Afs Bd 8 s 295–391; *Lødrup*, Luftrett II, Instituttet for privatretts stencilserie nr 25 (Oslo 1975), s 349–374; *Rønneberg*, The phrase ”privity or knowledge” of a shipowner i MarIus nr 86, *Selvig* i MarIus nr 35 § 4.25; *Temperley*, Merchant shipping acts (7 ed 1976) § 431; *Wetterstein*, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (1980) s 56–58, 150–168.

1. *Obegränsat ansvar vid uppsåt m m*

Även om en fordran är av det slag att den enligt reglerna i 235–236 §§ är begränsningsbar, kan det ändå förekomma att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger. Detta är fallet om den skadeståndsansvarige har vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet av visst slag. Bestämmelser om detta meddelas i denna paragraf.

I konventionen motsvaras bestämmelsen av art 4. Vid tillämpningen av denna praktiskt viktiga bestämmelse är det särskilt två frågor som tilldrar sig intresse, nämligen omfattningen av dels det *subjektiva rekvisitet*, dels den *personkrets* vars handlingar eller underlåtenheter skall anses som ”redarens” när denne är en juridisk person.

2. *Bakgrund*

En bestämmelse av det innehåll som 237 § nu har tillkom först i och med 1976 års konvention. Men reglerna om globalbegränsning av redarens ansvar torde alltid, tyst eller uttryckligen, ha varit underkastade det förbehållet att de inte gällt när redaren själv kunde lastas för skadan. I de första rättssystemen gällde begränsning av redarens ansvar överhuvudtaget bara när ansvaret uppkom på grund av befälhavarens och den övriga besättningens handlingar. Däremot hade befälhavaren tidvis ett personligt och obegränsat ansvar (jfr ovan Den historiska bakgrunden och *Kløstad*, Redaransvaret (1920) s 6–10, 50–77.

Redaren bar alltså utan särskild föreskrift ett beloppsmässigt obegränsat ansvar om han själv hade gjort sig skyldig till fel eller försummelse. I förslaget till 1891 års sjölag hade tagits med en bestämmelse om att en redare, som själv hade någon skuld till skadan, häftade personligen och således inte bara med fartyg och frakt. Denna bestämmelse ströks emel-

lertid sedan Högsta domstolen vid sin granskning av förslaget hade uttalat att principen var alltför självklar för att behöva lagfästas (se *Wikander* s 32).

När man i SjöL 1928 (254 § 2 st 2 p) införde en uttrycklig bestämmelse om att ansvarsbegränsningen inte gällde i fråga om ersättning på grund av *fel eller försummelse av redaren* ansågs detta således vara i överensstämmelse med gällande svensk lag. Motivet för att ändå ta med bestämmelsen var att en motsvarighet fanns i 1924 års konvention (*Wikander* s 32). Den fanns också i 1957 års konvention och någon ändring på denna punkt skedde därför inte genom 1964 års sjölagsändringar. I båda fallen gjordes undantag för skada som redaren hade orsakat inte i sin egenskap av redare utan i egenskap av befälhavare eller medlem av besättningen.

Bestämmelsen i 1957 års konvention (artikel 1: 1) utgår i den engelskspråkiga texten från ett begrepp hämtat från den anglosachsiska rätten, nämligen *actual fault or privity*. Med *fault* avses uppsåtliga och oaktsamma handlingar. Med *privity* avses närmast uppsåtlig eller oaktsam passivitet; begreppet tar sikte på sådana fall där den ansvarige haft vetskap om de relevanta fakta vid en tidpunkt när det var möjligt att förhindra eller begränsa skadan men trots detta uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra detta (jfr *Selvig*, *MarLus* nr 35 § 4.25 s 14).

Begreppet har i anglosachsisk rätt givit upphov till åtskilliga tolkningsproblem. Rederiverksamhet drivs i regel av bolag, partrederi eller annan typ av juridisk person. Svårigheten har då varit att avgöra vilka personer som skall anses ha en sådan ställning i rederiet att deras handlande skall kunna medföra obegränsat ansvar. En annan fråga som aktualiserats har varit i vilken omfattning rederipersonalen i land kan åläggas skadefelansvar för skador som har samband med fartygets drift.

Särskilt de amerikanska domstolarna har tolkat begreppen *fault or privity* synnerligen vidsträckt. De har i USA liknats vid "empty containers into which the courts are free to pour whatever content they will. The statutes might quite as well say that the owner is entitled to exoneration from liability or to limitation of liability if, on all the equities of the case, the court feels that that result is desirable; otherwise not". (*Gilmore & Black* s 877). Denna praxis sammanhänger uppenbarligen med att de amerikanska begränsningsreglerna leder till oacceptabla resultat eftersom de i princip begränsar ansvaret till vad fartyget är värt *efter olyckan*. Vid personskador tillkommer visserligen visst belopp, 60 dollar per fartygs ton, men detta är obetydligt. I realiteten hade man, när 1976 års konvention utarbetades i USA kommit därtill att ett obegränsat ansvar särskilt för personskador snarare var regel än undantag (jfr *Rønneberg*, s 2 och 6).

Detta medförde en allmän osäkerhet angående rättsläget och ett större utrymme för förhandlingslösningar. Det var sällan redaren kunde begränsa ansvaret enligt de amerikanska reglerna. Men ofta kunde han förlikningsvis uppnå en viss jämkning av skadeståndsskyldigheten (jfr *Rønneberg* s 17).

Från redar- och försäkringshåll förelåg det bl a mot denna bakgrund ett starkt intresse av att i den nya konventionen få in en bestämmelse som skulle säkerställa en striktare tillämpning av begränsningsreglerna. Man förklarade att möjligheterna att höja ansvarsgränserna skulle öka avsevärt om så skedde. Premierna för mindre fartyg skulle lättare kunna hållas nere och försäkringsmarknadens kapacitet öka. Det framhölls också att bestämmelsen om obegränsat ansvar borde formuleras i överensstämmelse med det begrepp, *wilful misconduct*, som i redarens ansvarsförsäkring brukar ange när redarens rätt till försäkringsbeloppet bortfaller. På grund av det inbördes sambandet mellan ansvarsgränsernas storlek och möjligheterna att genombryta gränserna behandlades frågorna gemensamt vid diplomatkonferensen. Därvid enades man om bestämmelsen (art 4) att den skadeståndsansvarige inte har rätt till ansvarsbegränsning om det visas att han har orsakat skadan *uppsåtligen eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma*. Samma slag av bestämmelser finns i andra transporträttsliga konventioner (se nedan under 3). På ett tidigt stadium gav man emellertid upp försöken att närmare definiera personkretsen vid rederiverksamhet som drivs som bolag o dyl.

För amerikansk del innebar art 4 i förhållande till gällande amerikansk rätt skillnader i två väsentliga hänseenden. För det första innebar beskrivningen av det beteende som skulle kunna utlösa ett obegränsat ansvar att ett sådant kunde komma i fråga bara i rena undantagsfall. För det andra lades bevisbördan för att "redaren" handlat uppsåtligen eller grovt vårdslöst på den skadelidande medan det i anglosachsisk rätt ansetts vara redarens skyldighet att visa att han inte själv gjort sig skyldig till "fault or privity" (jfr *Rønneberg* s 2).

Det var därför inte förvånande att den amerikanska delegationen vid diplomatkonferensen motiverade sitt förslag om betydande höjningar av ansvarsgränserna med upplysningen att "there is a price on article 4". Emellertid kan man i efterhand konstatera att dominansen av sjöfartsprotektionistiskt inställda länder, inte minst bland utvecklingsländerna, var sådan att en väsentlig reell höjning av ansvarsgränserna aldrig var möjlig. Man kan vidare konstatera *dels* att USA avstod från att rösta när 1976 års konvention framlades för omröstning i sin helhet och därvid

hänvisade till att konventionens lösningar av de viktigare frågorna skulle visa sig vara "not in the short run but in the long run extremely shortsighted" dels att någon revision av den amerikanska lagstiftningen på området ännu inte har kommit till stånd.

3. Motsvarande bestämmelser i andra internationella konventioner

Det är kännetecknande för de internationella konventionerna på det transporträttsliga området att de innehåller regler om begränsning av ansvaret och en bestämmelse om att denna begränsning inte gäller vid särskilt klandervärt beteende från den skadeståndsansvariges sida. Gemensamt för dem är att detta beskrivs så, att den ansvarige har orsakat skadan *uppsåtligen eller genom vårdslöshet av särskilt kvalificerat slag*. Men när det gäller att i detalj beskriva vårdslösheten skiljer sig bestämmelserna åt på det sätt följande uppställning visar.

I de internationella järnvägsfördragen (CIM) och (CIV) talas i art 37 resp art 8 om uppsåt eller grov vårdslöshet. Samma lokution återfinns i 1 kap 7 § järnvägstrafiklagen (1985:192).

1956 års konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) innehåller i art 29:1 en bestämmelse om att konventionens bestämmelser om begränsning av ansvaret inte gäller om fraktföraren har orsakat skadan uppsåtligen eller om sådan vårdslöshet ligger honom till last som likställs med uppsåt enligt lagen i den stat där talan väckts. En annan bestämmelse, art 32, föreskriver förlängning av preskriptionstiden vid sådant handlande som nyss sagts. Med anledning härav har i den svenska CMR-lagen (1969:12) förts in en särskild bestämmelse om att vid tillämpning av art 29 och art 32 skall "grov vårdslöshet likställas med uppsåt" (5 §). Bestämmelsen tillkom på lagrådets förslag och sedan lagrådet uttalat: "På olika ställen i svensk lag förekommer sammanställningen uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Någon allmän regel om att med uppsåt jämföras grov vårdslöshet torde dock inte gälla. Fastmera tyder den omständigheten att sådana sammanställningar görs närmast på att det ansetts krävas uttrycklig föreskrift för att i det särskilda fallet grov vårdslöshet skall jämföras med uppsåt. Det synes lämpligt att vid införlivande av konventionen med svensk rätt upptaga tanken att vårdslöshet av allvarlig beskaffenhet skall jämföras med uppsåt. Härfor krävs enligt det anförda en uttrycklig bestämmelse. Det torde därvid knappast kunna ifrågakomma att använda annat uttryck än 'grov vårdslöshet'. Att härmed avses bara oaktsamhet av mycket allvarlig natur torde vara tydligt med hänsyn till rättstillämpningen i övrigt inom civilrätten." (Prop 1968:132 s 131.)

I 38 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport används uttrycket *uppsåt eller grov vårdslöshet*.

1929 års konvention om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess genom 1955 års tilläggsprotokoll reviderade lydelse (Haagprotokollet) innehåller i art 25 förebilden till art 4 i 1976 års begränsningskonvention. Ansvarsbegränsningen gäller inte om skadan har orsakats *antingen i uppsåt att åstadkomma skada eller ock hänsynslöst och med insikt att skada sannolikt skulle orsakas därvid* (prop 1960:34). I den engelska texten lyder bestämmelsen ”... committed with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that such loss would probably result”. Konventionstexten har i den svenska lagtexten, 9 kap 24 § luftfartslagen (1957:297), översatts så att skadan skall ha orsakats *uppsåtligen eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn*.

Det kan vara av intresse att notera att Warszawakonventionen i sin ursprungliga lydelse av år 1929 hade en bestämmelse i ämnet som var utformad på samma sätt som den vilken sedermera kom att inflyta i CMR. När Warszawakonventionen transformerades till svensk lag använde man sig av uttrycket ”uppsåt eller grov vårdslöshet”, dvs samma uttryck som sedan också togs in i CMR-lagen. Man kan spekulera över varför författarna av den år 1956 antagna CMR-konventionen inte beaktade att Warszawakonventionen ett år tidigare hade ändrats på denna punkt genom 1955 års Haagprotokoll, särskilt som anledningen till ändringen var ”att främst de nationella lagarnas skiftande innehåll i fråga om den vårdslöshet, som vore att likställa med uppsåt, medfört att någon enhetlig bedömning av hithörande frågor icke kommit till stånd”. (Prop 1960:34 s 81.)

Översättningen av Haagprotokollets bestämmelse till svenskt lagspråk visade sig inte vara så helt lätt. Utredningsmannen (hovrättspresidenten Sidenblad) som deltagit vid diplomatkonferensen i Haag föreslog ”uppsåtligen eller ock genom oaktsamhet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma”, en lösning som sakligt sett synes bättre än de övriga som sedermera diskuterats och antagits.

Vid remissbehandlingen kritiserades förslaget på den grund att det inte tillräckligt återspeglade konventionstextens krav på att handlingen skulle ha förövats ”recklessly” eller ”témérairement”. Med anledning härav ändrades lagtexten i det till lagrådet remitterade förslaget till ”uppsåtligen eller av grov oaktsamhet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma”. Lagrådet ansåg emellertid att det från svensk synpunkt måste ”anses oegentligt att för överskridandet av ansvarighetsbegränsningar kräva något utöver grov oaktsamhet, vari de svenska dom-

stolarna äro benägna att inlägga stränga krav”. Lagrådet föreslog därför i stället ”uppsåtligen eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn”. Som framgått av det föregående blev detta också den slutliga lösningen.

För sjötransporternas del gäller fortfarande i viss utsträckning de sk *Haagreglerna, dvs 1924 års konossementskonvention* i dess ursprungliga lydelse. Där finns det också regler om begränsning av transportörens ansvar men däremot saknas bestämmelse om när rätten till begränsning faller bort. Detta utesluter dock inte att obegränsat ansvar kan utgå. Enligt en bl a i de anglosachsiska länderna sedan lång tid gällande rättspraxis har redaren inte rätt att begränsa sitt ansvar när han själv har gjort sig skyldig till kvalificerat vållande, *fault or privity*. Motsvarande rättspraxis har utbildats i t ex Frankrike och Västtyskland. (Se Sjölagskommentaren *Godsbefordran* 120 § under 10 och *Selvig, Unit limitation of liability, Afs Bd 5, s 107–137.*)

Efter förebild av Warszawakonventionen började man emellertid på 1960-talet att även i sjörättsliga konventioner föra in uttryckliga bestämmelser om att ansvaret skulle vara obegränsat när skadan orsakats uppsåtligen eller genom därmed jämställd vårdslöshet. I 1968 års tilläggsprotokoll till konossementskonventionen, de sk *Haag-Visbyreglerna*, återfinns därför i art 4: 5 e) en bestämmelse som formulerats med art 24 i Warszawakonventionen som förebild (konventionstexten se prop 1973: 137 s 176 ff). Vid införlivandet av denna bestämmelse i 120 § 5 st sjölagen översattes den på följande sätt: ”Bestämmelserna i denna paragraf om begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller ej, om det visas att han själv vållat skadan *uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma*”. Regler av samma innehåll finns också i 122 § 3 st (gäller talan mot bortfraktarens medhjälpare) och i 194 § resp 197 § 2 st (gäller passagerarebefordran).

Medan begränsningsrätten vid sjötransport av gods och passagerare enligt 5 och 6 kap SjöL således föll bort först vid kvalificerat vållande gällde tidigare enligt 1957 års konvention och 234 § 1 mom SjöL att redaren gick miste om rätten till *globalbegränsning* redan vid eget fel eller försummelse av okvalificerad beskaffenhet (jfr SOU 1971: 90 s 48). Denna brist på överensstämmelse hade man då godtagit men den har sålunda försvunnit genom 1976 års konvention.

Det skall tilläggas att 1978 års konvention om *godsbefordran till sjöss (Hamburgreglerna)*, som ännu inte har trätt i kraft, i art 8 innehåller en bestämmelse av samma innehåll som Haag-Visbyreglerna. Den skillnaden före-

ligger dock att där Warszawakonventionen och Haag-Visbyreglerna talar om "intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage ..." så anges i Hamburgreglerna, liksom i 1976 års begränsningskonvention, "intent to cause *such* loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that *such* loss, damage or delay ..." I samband med att 10 kap ändrades på grund av 1976 års konvention, ändrades också de förut nämnda bestämmelserna i 5 och 6 kap. SjöL så att det i samtliga nu anges att vårdslösheten skall ha skett med insikt att "sådan" skada sannolikt skulle uppkomma. (Hamburgreglerna återfinns i bilaga 2 till Sjölagskommentaren Godsbefordran).

Även 1980 års konvention om multimodala transporter (Genèvekonventionen) innehåller (art 21) en bestämmelse i frågan och denna är utformad med Hamburgreglerna som förebild. (Texten till Genèvekonventionen finns intagen i bilaga 3 till Sjölagskommentaren Godsbefordran).

En viktig skillnad mellan de luft- och landtransporträttsliga bestämmelserna, å ena, och de sjörättsliga reglerna, å andra sidan, gäller dock i det fallet att det är *en anställd eller annan medhjälpare som har vållat skadan uppsåtligen eller av grov oaksamhet*. Enligt järnvägsfördragen, CMR och Warszawakonventionen kan transportören inte heller då åberopa konventionernas bestämmelser och beloppsbegränsning av ansvaret. Enligt de sjörättsliga reglerna däremot (detsamma gäller enligt Genèvekonventionen) gäller begränsningsrätten även i detta fall; rätten till ansvarsbegränsning faller bort bara när transportören/redaren själv har gjort sig skyldig till uppsåt eller grov oaksamhet. Gemensamt för alla konventionerna är emellertid att den anställde eller medhjälparen själv i sådant fall inte kan åberopa begränsningsreglerna om talan väcks mot honom. Har den anställde eller medhjälparen däremot vållat skadan genom vanlig vårdslöshet kan han alltid åberopa begränsningsreglerna även om talan, vilket då torde vara fallet, grundas på allmänna utomobligatoriska skadestandsregler.

Sjörätten har således på senare tid från luft- och landtransporträtten lånat den restriktiva beskrivningen av vilket handlande som skall utlösa ett obegränsat ansvar. Man har gått över från ett "fault or privity"-begrepp till ett som är begränsat till uppsåt eller uppsåtsliknande situationer. Däremot har sjörätten inte från luft- och landtransporträtten tagit över bestämmelsen om att principalens ansvar blir obegränsat också när en av hans anställda eller medhjälpare har orsakat skadan genom sådant uppsåtligt eller uppsåtsliknande förfarande. Resultatet av detta blir att det skydd som sjörätten numera bereder principalen blir bättre än något denne åtnjuter enligt de övriga transporträttsliga systemen. Från både

systematiska och sakliga synpunkter blir detta "russinplockande" svårt att försvara med mindre de beloppsgränser som gäller är så höga att begränsning blir aktuell bara i verkliga katastrofsituationer.

4. Personkretsen

På grund av de flesta anställdas bristande ekonomiska resurser är talan mot anställda i regel utan intresse för de skadelidande. Vid talan i Sverige kan följande jämkning bli aktuell (jfr 4 kap 1 § skadeståndslagen och 243 a § 2 st SjöL). Bestämmelsen i 237 § har därför *sin största praktiska betydelse när talan riktas mot en redare*.

Att fastställa vem eller vilka som är att anse som "redaren" kan emellertid vara vanskligt.

Rederiverksamhet bedrivs i allmänhet i form av bolag eller i samverkan mellan flera fysiska personer, t ex som partrederi. I frågan hur bestämmelserna om obegränsat ansvar på grund av redarens eget handlande skall tillämpas i sådana fall uttalas i motiven (SOU 1981: 8 s 139). "Det kan vara svårt att avgöra vilka personer som har en sådan ställning i ett bolag eller partrederi att deras handlande skall kunna medföra obegränsat ansvar enligt förevarande paragraf. Klart är att åtgärder som har vidtagits av styrelsen, verkställande direktören eller huvudredaren kan medföra obegränsat ansvar för rederiet. Personkretsen kan dock knappast begränsas till dessa. Bland ett rederis anställda kan även finnas andra anställda i chefsbefattning, vilka har en sådan självständig ställning och sådana befogenheter att företräda rederiet och träffa uppgörelser på dess vägnar att man kan tala om en identifikation med rederiet. Även sådana personers handlande måste således betraktas som rederiets eget handlande. Det bör emellertid framhållas att befälhavaren för ett fartyg inte som sådan kan anses höra till denna kategori. Är han samtidigt fartygets ägare blir situationen givetvis annorlunda".

I fråga om fartyg som ägs av stat eller kommun får ledningen hos den myndighet i vars tjänst fartyget används anses identisk med redaren, t ex sjöfartsverket i fråga om sjömättningsfartyg eller kommunal hamnmyndighet i fråga om bogserbåt (jfr *Selvig* i *MarLus* nr 35 § 4.25, och *The Truculent, Owners of "Devina"* v. Admiralty, 1951, 2 Lloyds Rep. 308, AD, där ansvaret lades på 3:e sjölorden). Bestämmelsen torde ytterst sällan, med den restriktiva utformning den numera har, kunna bli tillämplig i sådana sammanhang men har berörts i tidigare rättspraxis (ND 1971 s 199 och ND 1957 s 593).

Att den handling som omedelbart föranledde skadan har utförts av befälhavaren eller någon annan person i rederiets tjänst som intar en

underordnad ställning hindrar inte att ett obegränsat ansvar ändå kan uppkomma för rederiet. Skadan kan vara att ytterst hänföra till ett uppsåtligt handlande hos rederiets ledning, tex ett beslut att sänka ett fartyg för att få ut försäkringsersättning. Rederiets ledning kan inte heller undgå ansvar genom att till en underordnad befattningshavare delegera beslut som naturligen bör fattas av ledningen. I *Despina GK nr 2 ND 1979 s 27 SHD* försvann ett parti torrmjolk under transport från Holland till Somalia. Omständigheterna i målet tydde närmast på kriminellt förfarande men vad som hänt med lasten blev aldrig klarlagt. Svea hovrätt gjorde följande bedömning:

Fråga har varit om ett mycket stort och värdefullt varuparti. Partiet har – även om det skulle ha haft den beskaffenhet som anges i det förfälskade intyget – inte utgjort någon fara för fartygets bestånd eller för hälsa och sundhet ombord. Det framgår ej av utredningen när frågan om partiets förstörande först aktualiserades hos rederiets ledning, men det står klart att detta skett så tidigt att intet hinder förelegat för samråd med van den Bergh i frågan. Vad nu sagts föranleder att rederiet haft att pröva frågan om hur det skulle förfaras med partiet inom sin centrala ledning efter samråd med van den Bergh. I den mån rederiet har delegerat frågan till befälhavaren för dennes avgörande har således rederiets centrala ledning gjort sig skyldig till ett fel som medför att rederiet icke äger åberopa reglerna om ansvarsbegränsning i 10 kap sjölagen.

På motsvarande sätt fann House of Lords att rederiets verkställande direktör hade gjort sig skyldig till fel genom att inte ge tillräckligt klara besked om vilken information som skulle vidarebefordras till honom själv medan han var utomlands en längre tid. Underlåtenhet att vidta åtgärder med anledning av en säkerhetsrapport, som kom in till rederiet under hans bortovaro, lades därför ”redaren” till last som egenfel. (*The ”Marion” Lloyds 1984 Vol. 2.*)

Det behöver inte utredas vem inom rederiets ledning som fattat det beslut som ytterst är orsaken till skadan. Inte minst vid sk ”maritime fraud” kan detta visa sig ogörligt. I den mån omständigheterna är sådana att det framgår att *någon* inom rederiets ledning måste vara ansvarig på grund av kvalificerat vållande är detta tillräckligt för att utlösa ett obegränsat ansvar. *Sjömannen Jönsson* (ND 1948 s 267) hade, när han var sysselsatt med att sätta på kapellet till en av fartygets livbåtar, fallit från livbåtsdäck ner på huvuddäcket och skadats svårt. Detta var medan skadeståndsfordringar från besättningens sida fortfarande kunde begränsas. *Svea HovR* fann att olyckan hade orsakats av att båtdäcket

saknat skyddsräcke och att åtminstone denna omständighet måste läggas rederiet till last som försummelse och grunda skadeståndsskyldighet, vilken inte kunde begränsas eftersom det var fråga om försummelse av "rederiet självt". HovR:ns dom vann laga kraft eftersom HD ej beviljade prövningstillstånd. Någon utredning har av domsreferatet att döma inte förebragts om vem hos rederiet som var ansvarig för försummelsen. En lika anonym culpa förelåg till bedömande i *Landsvägsfärjan F 29* (ND 1957 s 593). I denna dom, meddelad av Göteborgs rådhusrätt, ansågs Kronan inte ha rätt att begränsa sitt ansvar gentemot ägaren av en lastbil som transporterats ombord på färjan när denna, som inte var sjövärdig, sjönk. Som motivering angavs endast att "Kronan" hade försummat att tillse att färjan var sjövärdig för leden i fråga.

Identifikationsproblem av samma slag som i 237 § och dess motsvarighet i äldre rätt är av betydelse också vid tillämpningen av andra bestämmelser i SjöL (118 § 2 st b, 120 § 5 st, 194 § och 197 § 2 st). Den praxis som har utbildats i anslutning till dessa bestämmelser är därför av intresse också vid tillämpning av 237 § (se särskilt *Lund*).

Bland de uttalanden i anglosachsisk rätt som förekommer i identifikationsfrågan i de fall då redaren är ett aktiebolag kan vidare följande nämnas.

I ett ledande engelskt rättsfall, *The Edward Dawson* (Lennard's Carrying Co. v. Asiatic Petroleum Co.) 1915 A.C.705, återfinns ett votum av *Lord Haldane*, som sedan citerats i flera senare domar och som därför anses återspegla engelsk rätts ståndpunkt i frågan. Han uttalade där att det krävdes att handlingen, för att tillräknas bolaget som sådant, skulle ha utförts av någon som bolaget var ansvarigt för, inte på grund av principalansvar utan därför att handlingen "is the very action of the company itself". (Se vidare *Lund* s 320.) I ett annat viktigt rättsfall *The Lady Gwendolen*, 1965 P. 294 C.-A. fastställdes att "where a company has entrusted the management of its ships to a traffic department, the effective head of that department, although not a director, may be regarded as the *alter ego* of the company for the purposes of the shipping business." (Se vidare *Temperley* § 431).

Amerikansk rättspraxis har gått längre ner i hierarkien när det gäller att skapa identitet mellan rederiets anställda och rederiet. När redaren är ett aktiebolag anses "an executive, manager or superintendent whose scope of authority includes supervision over the phase of the business of which the loss or injury occurred" som identiska med rederiet (*Coryell v. Phillips, The Seminole*, 1943 317 US 406). Det finns i amerikansk rättspraxis från senare tid en tendens att gå ännu längre ner, något som

sammanhänger med att de amerikanska domstolarna har föga förståelse för behovet av ansvarsbegränsning när det ansvariga subjektet är ett aktiebolag. ("There is at least some reason to believe that the judicial attitude in the second half of the twentieth century will be on the whole hostile to the limitation idea . . . Such an attitude reflects, it is suggested, not so much hostility to the shipping industry as a recognition of the fact that the Limitation Act, passed in the era before the corporation had become the standard form of business organization and before present forms of insurance protection . . . were available, shows increasing signs of economic obsolescence." *Gilmore & Black* s 822.) Chefer på rederiets kontor i land omfattas, liksom andra anställda vars beslut normalt inte underställs någon överordnad. (Se *Lund* s 323–326 och *Rønneberg*, s 9 f.)

Gemensamt för engelsk och amerikansk rättspraxis är emellertid att någon identifikation inte äger rum när fartyget ägs av fysiska personer, t ex i partrederi. Om en av partredarna ådrager sig obegränsat ansvar hindrar detta inte övriga partredare att begränsa sitt ansvar och partredarna är skyddade också när handlingen har förövats av personer i ledande ställning hos partrederiet. (Jfr *Lund* s 323 och 326.)

Lund har förordat (s 295 ff) att redarbegreppet i SjöL:ns dåvarande bestämmelse (254 §) inte skulle tolkas restriktivt. Han framhåller att preventionshänsyn talar härför. Medan redaren personligen i gamla tider svarade för ledningen av många funktioner i rederiet har detta i den moderna formen av rederiverksamhet ändrats utan att någon härav följande inskränkning av området för det obegränsade ansvaret kan anses motiverad. Huvudregeln i näringsverksamhet är att redaren svarar obegränsat för sina underordnades fel och försummelse; ett undantag från denna huvudregel bör tolkas restriktivt. *Lund* anser därför övervägande skäl tala för att redaren bör identifieras inte bara med sina "överordnade underordnade" utan också med andra anställda, t ex avdelningschefer. Däremot bör inte fartygsinspektörer höra hit (a a s 316).

Jämfört med äldre rätt innebar 1976 års konvention och SjöL 1983 en ytterligare utvidgning av begränsningsreglernas tillämpningsområde, eftersom möjligheten att bryta igenom begränsningen bara föreligger vid kvalificerat vållande. Det finns därför nu ytterligare skäl att lägga den av *Lund* förordade måttstocken till grund vid bedömningen av identifikationsfrågor (jfr *Hellner*, Teori och Praxis, Festskrift för Karlgren, 1964 s 156, som emellertid kritiserats av *Lund*).

5. *Det subjektiva rekvisitet*

Den rättspraxis som utarbetats i anslutning till motsvarigheten till 237 § i

äldre rätt är på denna punkt inte av intresse eftersom rekvisiten för det obegränsade ansvaret inte längre är "fault or privity". Den ansvarige skall ha orsakat skadan *uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma*. Det skall således vara fråga om en *uppsåtligen* tillfogad skada *eller ett medvetet risktagande av allvarligare slag*.

Innebörden av uppsåtsrekvisitet torde inte vålla några problem i den praktiska tillämpningen. Straffrättens uppsåtsbegrepp – direkt uppsåt, indirekt uppsåt och eventuellt uppsåt – får här komma till användning.

Mera tveksamt är vilken betydelse som skall tilläggas det speciella vårdslöshetskriteriet som finns i bestämmelsen. I motiven uttalas härom följande: "Det senare ledet av bestämmelsen (i konventionens artikel 4) dvs, uttrycket 'hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma' ('recklessly and with knowledge that such loss would probably result') ligger mycket nära det engelska juridiska begreppet 'wilful misconduct', som normalt medför att försäkringshavarens rätt till försäkringstäckning går förlorad. I svensk rätt motsvaras uttrycket närmast av indirekt uppsåt men torde även täcka sådana fall då en handling har förövats av vårdslöshet som är så grov att den ligger på gränsen till uppsåt". (Prop 1982/83: 159 s 110.)

Beträffande innebörden av begreppet *wilful misconduct* må följande citeras ur en engelsk dom som rörde tillämpningen av art 25 i 1929 års Warszawakonvention. I sin instruktion till juryn säger domaren: "... in order to establish wilful misconduct, the plaintiff must satisfy you that the person who did the act *knew* that he was doing something wrong, and knew it all the time, and yet did it just the same, or alternatively that the person who did the act did it quite recklessly not caring whether he was doing the right or the wrong thing, quite regardless of the effects of what he was doing upon the safety of the aircraft and the passengers for which and for whom he was responsible. That, members of the Jury, you can see is something, as I have said, quite different from negligence or carelessness, or errors of judgment, or even incompetence, *where the wrongful intention is absent*". (Horabin *. BOAC USAvRep*. 1952 s 549); för ytterligare upplysningar angående detta och andra rättsfall angående tillämpningen av art 25 i Warszawakonventionen se *Lodrup* s 360.)

Det har ifrågasatts om det kvalificerade vållande som här anges i själva verket, med det innehåll som uppsåtsbegreppet har i svensk rätt, har någon självständig betydelse vid sidan om uppsåtsrekvisitet. "Uttrycket i 1976 års konvention om redaransvarets begränsning art 4 ... avser ett mer klandervärt beteende än 'grov vårdslöshet'. Det räcker sålunda inte att *gradera* vårdslösheten – som i konventionstexten uttryckts med orden

'recklessly' – utan det krävs också *kunskap* om att skadan förmodligen skulle inträffa. Härmed har man i själva verket tagit steget från 'grov vårdslöshet' till *dolus eventualis*'. (Ramberg, Spedition och fraktavtal, 1983, s 87.)

Bestämmelsens tillämpningsområde är emellertid möjligen *något mera vidsträckt än området för det straffrättsliga uppsåtsbegreppet*. För eventuellt uppsåt i straffrättens mening krävs att "det skall kunna hållas för visst att han skulle ha handlat som han gjort även om han insett att effekten skulle inträffa" (Beckman m fl Brottsbalken, 4 uppl 1979 s 26). Något sådant krav uppställs inte i begränsningskonventionens art 4. Det är här fråga om en nyansskillnad som i den praktiska tillämpningen kan ha viss betydelse, vilket kan belysas med följande rättsfall.

En konstnär vars tavlor hade transporterats med lastbil från Paris till Stockholm krävde ersättning av transportören enligt CMR-lagen för skador som hade uppkommit på tavlorna under transporten. Fråga var om kravet hade preskriberats enligt art 32 i CMR (se ovan under 3). Svea HovR uttalade i dom (DT 5: 46/78): "Envar som handhar packning av konstverk måste inse att tavlor som under nyss angivna omständigheter transporterats någon längre sträcka endast under särskilt lyckosamma omständigheter kan komma fram oskadda. Denna bedömning leder till slutsatsen att den person som lagt ned de ifrågavarande tavlorna i lådorna måste ha förstått att skada sannolikt skulle uppstå under transporten. Hovrätten finner därför att denne vid iordningställande av tavlorna för transport förfarit grovt vårdslöst". Prövningstillstånd meddelades ej.

Fastän det sålunda ansågs utrett att förpackaren måste ha förstått att skada sannolikt skulle uppstå – dvs samma kriterium ansågs uppfyllt som uppställs i art 4 – är därmed inte sagt att förpackaren kunnat dömas till ansvar för uppsåtlig skadegörelse. För att så skulle kunna ske hade krävts att det kunnat "hållas för visst" att förpackaren hade handlat som han gjorde även om han haft full visshet om att skada skulle uppkomma. Det kan måhända inte utan vidare anses givet att han i sådant fall skulle ha handlat på samma sätt. Han tog en medveten chans. Men hade han fått veta att tavlorna med säkerhet skulle bli skadade med detta förpackningsätt hade han kanske gjort sig mödan att packa dem bättre. Även om det kvalificerade vållande som anges i 237 § i huvudsak motsvarar straffrättens uppsåtsbegrepp torde bestämmelsens tillämpningsområde således sträcka sig ett stycke in på vårdslöshetsområdet (jfr diskussionen om *dolus eventualis* och "positiv invilgelse" i SvJT 1960 s 598 och 702).

Den omständigheten att det i efterhand objektivt kan konstateras att

skada sannolikt skulle uppstå är inte tillräckligt för att ansvaret skall bli obegränsat. Det krävs som nämnts också att den som orsakade skadan insåg att hans handlande sannolikt skulle resultera i en skada. Men ju större sannolikheten för skada är rent objektivt sett, desto större anledning finns det i regel också att utgå från att gärningsmannen insåg detta.

Det är emellertid också av *betydelse vilken slags skada som det förelåg risk skulle uppkomma*. I vissa fall är det ousäktligt att ta minsta risk därför att risken är av det slaget att, om skada skulle inträffa, denna blir alltför omfattande för att risktagandet skall kunna accepteras. Det föreligger ett visst samband mellan aktsamhetskravet och det mått av insikt som man kan begära av skadevållaren. Är det tex fråga om en viss, om än obetydlig risk för att fartyget skall gå på grund, om detta för tids vinnande framförs genom ett trångt sund där möjligheterna till räddningsaktioner kanske dessutom är minimala, måste det anses oaktsamt av befälhavaren att besluta sig för att gå genom sundet. Och trots att sannolikheten för att fartyget skall gå på grund kanske inte kan uppskattas vara mer än 10%-ig bör ansvaret bli obegränsat, eftersom befälhavaren insåg att skada kunde uppkomma och att denna i så fall kunde bli katastrofal. När det i bestämmelsen talas om att skada "sannolikt" skulle uppkomma krävs det med andra ord inte en övervägande sannolikhet för att skada skulle uppkomma. "*Overveiende sannsynlighet kan ikke kreves; da ville bestemmelsen om grov uaktsomhet ikke få selvstendig betydning i forhold til forsettsregelen. På den annen side kan ikke en hvilken som helst lav sannsynlighetsgrad være nok. Det må her stilles noe strengere krav enn ved den simple uaktsomhet, hvor man vel kan gå till adekvansens grenser når det gjelder sannsynligheten for at tap skal inntré*". (NOU 1980: 55 s 21 och *Lødrup* s 372.)

Det är inte minst *vid underlåtenhet att iaktta vad säkerheten kräver* som bestämmelsen kan bli aktuell. I amerikansk rättspraxis har uttalats: "To constitute wilful injury the act which produces it must have been intentional or must have been done under such circumstances as to evidence a reckless disregard for the safety of others and a willingness to inflict the injury complained of because of that wilful disregard". (*Ritts v. American Overseas Airlines* USAvRep. 1949 s 65.) Enligt ett uttalande i en annan dom räcker det inte med att transportören eller den anställde avsiktligt underlåter att iaktta säkerhetskraven. Det krävs också att han "must either have known that the test was necessary for safety, or his duty to make it must have been so obvious that in failing to make it his conduct would be reckless, rather than merely negligent." (*Pekelis v. Transcontinental and Western Air., Inc* USAvRep 1951 s 1.)

I ett annat amerikanskt rättsfall var det fråga om ersättning med anledning av en passagerares död sedan ett flygplan hade störtat i havet. De efterlevande lade bl a flygbolaget till last att passagerarna inte hade upplysts om var flytvästarna fanns och hur de skulle användas och gjorde gällande att flygbolagets ansvar var sådant att obegränsat skadestånd skulle utgå. Detta bifölls av domstolen som uttalade: "In view of the gravity of the harm which would follow an emergency landing on water on a night flight which contemplated landings and take-offs at at least two airports near the sea, the jury could reasonably find that the failure of KLM to establish and execute procedures to instruct passengers as to the location and use of life vests was a conscious and wilful omission to perform a positive duty and constituted reckless disregard of the consequences..." (*KLM v. Tuller* USAvRep. 1961 s 181.)

Från fransk rättspraxis kan omtalas ett fall där piloten på en Boeing 707 försökte landa på en flygplats i dåligt väder och trots att landningssystemet på flygplatsen var ur funktion, utan att följa föreskrivna rutiner. Det fanns bränsle att flyga planet till flera andra flygplatser där landning hade kunnat ske utan problem. Planet störtade; besättningen och 105 passagerare omkom. Domstolen fann att vid en landning under sådana förhållanden kunde piloten inte ha undgått att vara medveten om de sannolika risker som han utsatte sig själv och de ombordvarande för. Eftersom han godtagit dessa "témérrairment et sans raison valable" skulle ersättning utgå utan begränsning av ansvaret. (*Dame Sontag, Caisse Sécurité sociales m fl v. Air France m fl* RFDA 1971 s 176.) Den sista delen av den citerade meningen skall ses mot bakgrunden av att art 25 i Warszawakonventionen i den franska lagtexten har återgivits med "faute inexcusable" vilket i lagen definierats på följande sätt: "Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable".

Gärningsmannens insikt skall omfatta att "sådan" skada (som sedermera uppkom) sannolikt skulle uppkomma. "Den omständigheten att skadevållaren har insett att en skada av något slag kunde uppkomma är inte tillräcklig för att bestämmelsen skall bli tillämplig. Det krävs därutöver, att skadevållaren insåg att en skada av just det slag som sedan också uppkom sannolikt skulle bli följden av hans handlande". (Prop s 110.) Det måste emellertid räcka med att den skada som han insåg kunde uppkomma låg i samma riktning som den som sedan faktiskt uppkom. "Nu behøver ikke alle følger av en ansvarsbetingende handling eller unnløtelse fremstå som like sannsynlige. Man kunne derfor tenke seg at det i enkelte tilfelle ble konstatert 'owner's privity' med hensyn til visse

närliggande skadefølger, mens ansvarsbegrensning ble tillatt andre och fjernere følger. En slik rett til delvis ansvarsbegrensning har imidlertid ikke forekommet i praksis, og det har neppe vært konvensjonens mening å åpne adgang til å statuere en slik ordning. Hvis den nødvendige skyld foreligger mht visse skadefølger, må begrensningsrett derfor nektes også for de mer fjerntliggende følger som ansvaret omfatter. Grensen for erstatningsansvaret vil her bestemmes av den vanlige erstatningsrettslige adekvansgrense". (NOU 1980: 55 s 21.)

6. *Bevisbörden*

Det har tidligere enligt anglosachsisk rätt ansetts att det är redaren som har bevisbörden för att skadan inte har orsakats av fel eller försummelse från hans egen sida. (Jfr *Temperley* § 431, *Gilmore & Black* s 895 och *Rønneberg* s 2.) I art 4 i 1976 års konvention läggs emellertid bevisbörden på den skadelidande. Där sägs att rätten till ansvarsbegränsning ej föreligger för den som visas ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet etc ("if it is proved that"). Enligt det norska kommittébetänkandet får detsamma anses följa av allmänna bevisbörderegler (NOU 1980: 55 s 21).

Det ligger emellertid i sakens natur att det inte kan krävas alltför stark bevisning från den skadelidandes sida. Han förfogar inte över bevismaterialet om hur skadan orsakades. Det är lättare för redaren att förelägga utredning om detta. Detaljerna i händelseförloppet behöver inte klarläggas. Det kan inte krävas mer än att den skadelidande visar att omständigheterna med viss styrka talar för att redaren har gjort sig skyldig till kvalificerat vållande innan bevisbörden går över på redaren. Även detta torde följa av allmänna bevisbörderegler.

238 §

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada, som har tillfogats fartygets egna passagerare, är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är an-

svarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,
 för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,
 för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR, och
 för varje dräktighetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,
 för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och
 för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

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

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

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 74–76, 91–93, 139–142; prop 1982/83:159 s 60–62, 111–116, 283–284, 311–313; NJA II 1983 s 302–311.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1961:33 s 30–36; prop 1964:35 s 64–65 och 79–80; *Wikander*, Redareansvar och sjöpanträtt (1929) s 33–49.

Litteratur: *Grenander*, Redareansvarets legala begränsning (1953), *Selvig* i *MarJus* nr 35 § 4.3; prop 1977/78:70 om värdet av vissa beräkningsen-

heter i guld; prop 1978/79: 37 om godkännande av 1969 års internationella konvention om skeppsmätning och prop 1981/82: 87 om ändrade regler för angivande av fartygs dräktighet.

1. Begränsningsbeloppens storlek

Denna paragraf innehåller bestämmelser om hur ansvarsgränserna för olika huvudtyper av fordringar skall bestämmas. I konventionen behandlas dessa frågor i art 6–9.

I *punkt 1* behandlas ansvarsgränsen för krav på ersättning för personskada från fartygets egna passagerare och i *punkt 2* övriga personskadekrav. *Punkt 3* anger ansvarsgränsen för andra slag av ersättningsanspråk, dvs krav på ersättning för sakskador och förmögenhetsskador.

Termen *globalbegränsning* innebär att samtliga begränsningsbara fordringar som uppkommer vid en och samma händelse skall täckas av det ansvarsbelopp som gäller för fordringarna, oavsett mot vem eller vilka kraven riktas. Det rör sig alltså om ett ”yttertak” för allt ansvar som händelsen ger upphov till. Denna globalbegränsningens innebörd framgår av *punkt 4*. För bärgare som inte utför bärgning med hjälp av något fartyg föreskrivs i *punkt 5* särskilda ansvarsgränser. Slutligen behandlas i *punkt 6* definitioner av begreppen dräktighet och SDR.

2. Bakgrund

Det har under tidernas lopp funnits olika sätt att genomföra redaransvarets begränsning. De svenska reglerna var ursprungligen grundade på abandonsystemet (Sjöl 1667) men övergavs sedermera till förmån för sjöpanträttsystemet (Sjöl 1864 och 1891). Båda dessa system innebar att redarens ansvar var begränsat till värdet av sjöförmögenheten efter olyckan. Sedan vår lagstiftning kommit att grundas på de internationella konventionerna (1924, 1957 och 1976) skedde gradvis en övergång till ett system enligt vilket begränsningsbeloppen bestämdes till visst belopp per fartygston. (För en närmare orientering om den historiska utvecklingen se ovan kommentaren till 10 kapitlets rubrik och *Klästad*, Redaransvaret, 1920.)

Enligt 1924 års konvention kunde redaren välja mellan att begränsa ansvaret antingen till ett belopp svarande mot fartygets värde efter händelsen, ökat med 10 % av dess värde före resan, eller ett belopp svarande mot 8 £ i guld (145 kr enligt 255 § Sjöl 1928) per ton av fartygets dräktighet. Vid personskada höjdes ansvarsgränsen med ytterligare ett belopp motsvarande 8 guldpund per ton, vilket belopp endast skulle täcka personskadorna. Genom 1957 års konvention och den därpå

grundade SjöL 1964 övergick man till att helt bestämma begränsningsbeloppen på grundval av fartygets storlek. Den räkneenhet som då användes var den sk Poincaréfrancen, dvs en viss guldmängd (65,5 mgr) med finheten 900 tusendelar. Avsikten med detta var att i de olika konventionsstaterna få en såvitt möjligt gemensam och fast värdegräns som inte skulle påverkas av valutafluktuationer. Men något skydd mot inflationens verkningar innebar inte detta sätt att bestämma ansvarsgränsen. Fartygets storlek bestämdes på ett sätt som gav till resultat ett tonnage något understigande bruttodräktigheten.

Enligt SjöL 1964 var ansvarsgränserna olika för det fall att endast sakskada förelåg och det fall att personskada, enbart eller i förening med sakskada, hade uppkommit. Förelåg endast sakskada var begränsningsbeloppet 1 000 francs (något som år 1983 motsvarade ca 525 kr) per ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs (ca 80 000 kr). Detta begränsningsbelopp höjdes om även personskada hade uppkommit med 2 100 francs (ca 1 100 kr) per ton, dock med minst 630 000 francs (ca 330 000 kr). Det belopp med vilket förhöjning sålunda hade skett skulle i första hand tas i anspråk för personskadefordringarna. Förslög det inte till att täcka dessa, fick personskadefordringarna på lika villkor konkurrera med sakskadefordringarna i det för dessa fordringar avsedda beloppet.

1976 års konvention och den nu gällande lagstiftningen bygger på samma principer som SjöL 1964 men åtskilliga viktiga förändringar har skett. Poincaréfrancen har, sedan det på guldets baserade internationella valutasamarbetet brutit samman, ersatts av den internationella valutafondens särskilda dragningsrätter, SDR (se därom närmare i Sjölagskommentaren Godsbefordran och prop 1977/78: 70 om värdet av vissa beräkningsenheter i guld). En SDR motsvarade den 1 januari 1985 8,82237 kr. Fartygets dräktighet skall beräknas på grundval av reglerna i 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (se prop 1978/79: 37). En viktig ändring utgör vidare det förhållandet att ett särskilt begränsningsbelopp skall gälla för passagerares anspråk på ersättning för personskador. Detta belopp bestäms inte på grundval av fartygets storlek utan med hänsyn till det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har rätt att transportera.

3. Begränsning av ansvaret för passagerares personskador

Ett särskilt ansvarsbelopp för passagerares personskador infördes således först genom 1976 års konvention och SjöL 1983. Det hade visat sig att det vid sidan om *per capita*-begränsningen av redarens ansvar gentemot passagerarna (se 192 § SjöL) inte fanns något behov av globalbegränsning;

för de rena katastroftillfällena, när ett mycket stort antal passagerare har skadats eller omkommit, ansåg man dock på sina håll att det behövdes ett ”yttertak” för ansvaret. I det förslag till revision av 1957 års konvention som CMI antog vid sin konferens i Hamburg år 1974 hade man emellertid gått så långt att man föreslagit att passagerarkraven överhuvudtaget inte skulle omfattas av globalbegränsning. Men vid diplomatkonferensen i Atén senare samma år visade det sig att man på redar- och försäkringshåll trots allt kände ett behov av en katastrofgräns. Detta blev också den lösning som man enades om vid antagandet av 1976 års konvention. (En utförlig redogörelse för diskussionerna av denna fråga vid Aténkonferensen finns i NOU 1980: 55 Begränsning av rederansvaret, Passasjerbefordring s 105.)

I *punkt 1*, som motsvarar art 7:1 i konventionen, anges ansvarsgränsen för fordringar med anledning av personskada som har drabbat *ett fartygs egna passagerare*. Ansvarsgränsen utgör summan av 46 666 SDR (fn ca 412 000 kr) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget har rätt att föra. Ansvaret skall dock inte överstiga 25 milj SDR (fn ca 220 milj kr). Denna katastrofgräns uppnås när fartyget får ha mer än 535 passagerare. (Beloppet 46 666 SDR motsvarar begränsningsbeloppet per passagerare enligt Aténkonventionen. Motsvarande gräns i 192 § SjöL är 100 000 SDR.)

Ansvarsgränsen för passagerare är således oberoende av hur många passagerare som i det enskilda fallet färdades med fartyget. Det saknar också betydelse hur många passagerare som faktiskt skadades vid tillfället i fråga. Ansvarsgränsen är enbart resultatet av en matematisk operation; antalet passagerare som fartyget får föra multiplicerat med 46 666 SDR. Om certifikatet anger att fartyget får föra 300 passagerare utgör alltså ansvarsgränsen för personskada på passagerarna knappt 14 milj SDR, vilket motsvarar ca 123 milj kr.

Med *passagerare* avses, enligt art 7:2 i konventionen, i första hand *den som har befordrats med fartyget i fråga enligt ett avtal om passagerarbefordran*. Vidare anses *den som passagerare som, med redarens samtycke, har åtföljt ett fordon eller levande djur, som befordras med fartyget enligt ett avtal om godsbefordran*. Definitionen bygger på art 1:4 i Aténkonventionen. En motsvarande definition av passagerarbegreppet finns i 171 § sjölagen och denna bör ligga till grund också vid tolkningen av 238 § punkt 1 sjölagen (jfr prop 1982/83:159 s 311 f). Personer som färdas som gäster i en nöjesbåt omfattas inte av passagerarbegreppet eftersom något befordringsavtal inte föreligger. Dessa personers skadeståndsanspråk får i stället täckas av beloppet i punkt 2 (jfr prop 1973:137 s 85).

För passagerarfartyg skall enligt 5 kap 2 § lagen (1965: 719) om säkerhet på fartyg utfärdas certifikat som anger det högsta antalet passagerare som fartyget får föra. Med begreppet passagerarfartyg avses i säkerhetslagen fartyg som får föra mer än 12 passagerare. För de mindre fartygens del finns i regel typgodkännande som anger det antal passagerare som fartyget är avsett för. Detta får anses som certifikat vid tillämpning av denna bestämmelse.

Beträffande lastfartyg som medför passagerare får, om uppgifter angående tillåtet antal passagerare saknas i certifikat eller dylikt, det antal passagerare som utredningen visar att fartyget faktiskt kan transportera läggas till grund vid bestämmandet av ansvarsbeloppet. I tveksamma fall får ansvarsgränsen anses motsvara 46 666 SDR multiplicerat med 12. (Jfr prop s 312; i Danmark och Norge har denna senare gräns förordats såvida inte på grund av särskilda regler ett lägre passagerarantal har bestämts, se dansk prop j nr 700-E-82 s 38 och norsk Ot prp nr 32, 1982–83, s 31).

Ansvarsbeloppet i denna punkt kan endast användas för ersättning till fartygets egna passagerare. I motiven (SOU 1981:8 s 139) ges följande exempel:

”Om ett passagerarfartyg A kolliderar med passagerarfartyget B och A befins vara helt eller delvis vållande till olyckan, skall den ersättning som redaren av A skall betala till passagerare ombord på B således inte betalas ur ansvarsbeloppet enligt punkt 1 utan ur det ansvarsbelopp som anges i punkt 2. Skulle detta inte räcka till får, såsom anges i det följande, ansvarsbeloppet i punkt 3 användas. — Om i det förut nämnda exemplet ansvar föreligger för båda fartygen och passagerare ombord på B föredragit att begära ersättning av redaren av fartyget A, kan denne enligt 220 § 4 st SjöL föra regress-talan mot redaren av B. Det belopp som denne därvid kan ha att utge till redaren av A skall betalas ur det i punkt 1 nämnda begränsningsbeloppet. Den omständigheten att kravet framställs regressvis saknar således betydelse (jfr ingressen till 235 § 1 st).”

Tillämpningsområdet för denna punkt är vidare såtillvida begränsat att det enbart avser *personskador* som åsamkas fartygets passagerare. (Ersättning till passagerarens efterlevande för förlust av försörjare omfattas dock, jfr kommentaren till 235 § under 5.) För dröjsmålsskada och skada på resgods skall ersättning utgå ur det belopp som anges i punkt 3, allt givetvis under förutsättning att globalbegränsning är aktuell.

Enligt 6 kap SjöL är bortfraktarens ansvar för personskada, dröjsmålsskada och skada på resgods begränsat till vissa belopp som anges i

192 §. Om en katastrofolycka skulle inträffa, varvid ett stort antal passagerare omkommer eller skadas och med omfattande resgodsskador och förseningar som följd, skall *de ersättningsbelopp som tillkommer passagerarna eller deras efterlevande först begränsas med tillämpning av bestämmelserna i 192 §*. Skulle det därefter visa sig att de sålunda begränsade ersättningsbeloppen för passagerarnas personskador sammanlagt överstiger ansvarsbeloppet enligt förevarande punkt, skall globalbegränsning ske. Med hänsyn till storleken av de ansvarsbelopp som enligt denna punkt gäller för passagerarfartyg torde emellertid globalbegränsning inte aktualiseras annat än i sällsynta undantagsfall.

4. *Andra personskador än passagerarskador*

För *andra personskador än sådana som avser fartygets egna passagerare* skall ersättning utgå ur det ansvarsbelopp som anges i *punkt 2*. Detta belopp skall framräknas med ledning av fartygets dräktighet. Denna skall bestämmas enligt 1969 års skeppsmättningskonvention (se nedan under 10).

Som nyss nämnts (se ovan under 3) är personskador avseende fartygets egna passagerare föremål för särskild globalbegränsning. Av 236 § 5. framgår att skador på besättningen och andra anställda är undantagna från ansvarsbegränsning. Ansvarsbeloppet i förevarande punkt skall därför täcka *tex skador som vid kollision uppkommer på passagerare och besättning på ett mötande fartyg eller skador på personer i land*. Även skador på fartygets egna besättningsmedlemmar kan dock komma att omfattas av detta belopp, nämligen när tjänsteavtalet är underkastat en främmande lag som innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning av sådana krav (jfr 243 a § 1 st).

I den mån ansvarsbeloppet i punkten 2 inte räcker till för att täcka fordringarna har borgenärerna rätt till utdelning ur beloppet i punkt 3. Fordringen får därvid konkurrera på lika villkor med de övriga fordringar som anges där.

Ansvarsbeloppen har i denna punkt, liksom i punkt 3, satts i relation till fartygets storlek uttryckt i dräktighetstal (se prop s 113). Av punkt 6 framgår att därmed avses bruttodräktigheten beräknad enligt 1969 års internationella konvention (se nedan under 10). I denna kommentar används emellertid, i överensstämmelse med 1976 års konvention och språkbruket i andra sjöfartsländer, uttrycket "ton" i stället för "dräktighetstal".

Det minsta ansvarsbeloppet, det som gäller när fartygets dräktighet inte överstiger 500 bruttoton, är 333 000 SDR (= ca 2,9 milj kr). (Att reglerna även gäller nöjesbåtar och andra mindre fartyg, se kommenta-

ren till 234 § under 2.) Är fartyget större höjs ansvarsgränsen stegvis enligt en sjunkande skala, så att antalet SDR per ton minskar alltefter- som fartygets tonnage ökar. Ansvarsbeloppet skall sålunda per bruttoton höjas enligt följande:

501 – 3 000 ton med 500 SDR per bruttoton	
3 001 – 30 000 ton med 333 ” ” ”	
30 001 – 70 000 ton med 250 ” ” ”	
för varje ton däröver	
med 167 ” ” ”	

För ett fartyg på 5 000 ton skall ansvarsbeloppet enligt punkt 2 således räknas ut på följande sätt:

ansvarsbelopp upp till 500 ton	=	333 000 SDR
ansvarsbelopp 501 – 3 000 ton (2 500 ton × 500 SDR)	=	1 250 000 ”
ansvarsbelopp 3 001 – 5 000 ton (2 000 ton × 333 SDR)	=	666 000 ”
totalt		<u>2 249 000 SDR</u>

Enligt vad som uttalas i motiven (prop s 313) tyder utformningen av konventionsbestämmelserna på att förhöjningen med ett visst antal beräkningsenheter skall ske för varje *helt* ton. Ett ojämnt tontal (t ex 500,6) måste därför avrundas nedåt till närmast lägre hela tontal, dvs 500 ton, när ett begränsningsbelopp skall fastställas.

Om ansvarsbeloppet inte räcker till full betalning föreligger rätt till utdelning för återstoden ur det ansvarsbelopp som gäller enligt punkt 3.

5. Sakskador och förmögenhetsskador m m

För andra skador än personskador skall ersättningen utgå ur det belopp som framräknas enligt *punkt 3*. Detta belopp kommer således att vara tillgängligt för att ersätta *sakskador och förmögenhetsskador, såsom ersättning för dröjsmål, inkomstbortfall och kostnader för skadeförebyggande åtgärder m m*.

I viss utsträckning kan det emellertid också bli aktuellt att ersätta personskador ur detta belopp. Som nämnts (ovan under 4) har sådana ersättningskrav, som inte har fått betalt ur beloppet enligt punkt 2, rätt att för återstoden få betalt ur beloppet i punkt 3. Personskadekraven skall då konkurrera på lika villkor med de övriga krav som skall betalas med detta belopp (jfr 239 § 2 st).

Ur punkt 3 kan däremot inte utgå ersättning för personskadekrav som har uppkommit med anledning av att fartygets egna passagerare har skadats eller avlidit. Dessa skall endast betalas med beloppet i punkt 1.

Ansvarsbeloppet i denna punkt skall räknas fram enligt samma princip som beloppet i punkt 2. De ansvarsbelopp som gäller för saksador m m är emellertid genomgående lägre än ansvarsbeloppet för personskador i punkt 2. Detta beror delvis på att man av sociala skäl önskat prioritera personskadorna. Sådana skador är emellertid mera sällsynta i globalbegränsningssammanhang än saksador och begränsning enligt punkt 3 kommer därför att aktualiseras betydligt oftare. Försök att med hänvisning härtill få ett enda ansvarsbelopp för de ersättningskrav som nu omfattas av punkterna 2 och 3 misslyckades emellertid vid diplomatkonferensen (jfr NOU 1980: 55 s 80 f).

Såsom framgår av kommentaren till 234 § (under 2) är begränsningsreglerna tillämpliga också på *nöjesbåtar* och *andra mindre fartyg*. Konventionen har i och för sig öppnat möjlighet för att tillämpa andra regler än dem konventionen innehåller beträffande fartyg under 300 ton (art 15: 2). Denna möjlighet har inte begagnats i de nordiska länderna (se prop s 62). De har inte heller utnyttjat rätten att ge fordringar i anledning av *skada på hamnanläggningar, bassänger, segelbara vattenvägar och navigationshjälpmedel* *prioritet* i ansvarsbeloppet enligt punkt 3 (jfr konventionen artikel 6: 3 och prop s 60–61).

6. *En och samma händelse*

De regler som vi hade i Sverige före SjöL 1928 och vilka var baserade på abandon- eller sjöpanträttsystemen innebar att redarens ansvar var begränsat till fartygets värde *efter* resan. Hade skada uppstått vid flera händelser under resan medförde det inte någon ökning av redarens ansvar. De skadelidande från den första händelsen riskerade således att senare inträffade händelser minskade eller helt tillintetgjorde deras möjligheter till ersättning. De bestämmelser som infördes i SjöL 1928 innebar en begränsning av ansvaret till ett bestämt belopp eller till, i princip, fartygets värde *efter varje händelse*. Åtskillig tveksamhet rådde angående bestämmelsernas innebörd på denna punkt, trots att på lagrådets inrådan i 255 § 3 st infördes en upplysning om att det av 256 och 259 §§ framgick att ”redaren kunde nödgas för samma resa utgiva ansvarsbeloppet flera gånger.” (Se *Grenander*, s 221 f.)

Genom 1957 års konvention infördes den nuvarande bestämmelsen att begränsningsbeloppet skall täcka samtliga krav som har uppkommit på grund av *en och samma händelse*, se *punkt 4*. Inträffar två händelser under en

och samma resa och är redaren ansvarig för de skador som därvid uppkommer, kan han således bli skyldig att betala dubbla ansvarsbeloppet. Bestämmelsen härrör från den engelska lagstiftningen om globalbe- gränsning från år 1894 (Sec 503 (3)).

Bestämmelsen vållar i regel inte några problem i den praktiska till- lämpningen. En händelse — det är tex en grundstötning, en kollision eller en brand. När skadorna inte uppkommer vid exakt samma tidpunkt eller kan hänföras till identiskt samma orsak kan det emellertid vara tveksamt om man har att göra med en serie av skador med samma grundorsak, som därför skall anses utgöra en händelse, eller om det är fråga om flera, av varandra oberoende händelser.

I engelsk rätt har det ansetts att endast en händelse föreligger när ett fartyg skadar två andra fartyg vid i huvudsak samma tidpunkt och som ett resultat av en enda felaktig manöver. (*The Rajah* 1872 Lloyds Rep. 3 A. & E. 539 och *The Creadon* 1886 54 L.T. 880.) Däremot ansågs två skilda händelser föreligga när ett fartyg genom en felaktig manöver skadade ett fartyg och därefter genom att fortsätta den felaktiga manö- vern skadade ytterligare ett fartyg. (*The Schwan* 1892 P. 419, *The Lucullite v. The R Mackay* 1929 S. C. 401.) Det ansågs där att tillräcklig tid förflutit mellan de två kollisionerna för att misstaget borde ha kunnat rättas till. Enligt *Temperley* (Merchant Shipping Acts, 7 ed 1976 § 437 fotnot 19) är det i och för sig inte avgörande vilken tid som förflyter mellan de två kollisionerna utan om dessa är resultatet av en och samma felbedömning vid navigeringen (*act of want of seamanship*).

Ett liknande betraktelsesätt lades till grund i ett danskt rättsfall *Esbern Snare* ND 1971 s 199. Ett örlogsfartyg hade kolliderat med en trålar. Sex minuter senare kolliderade fartygen på nytt, varvid trålaren gick till botten. Rätten fann här att det inte kunde uteslutas att trålaren skulle ha kunnat hålla sig flytande om endast den första kollisionen inträffat och ansåg på denna grund att det förelåg två skilda händelser.

En svårbedömlig situation förelåg i det nyligen avgjorda norska rätts- fallet *Trålaren Tønsmes* NHR den 24 oktober 1984. Trålaren hade fiskat i ett område där fiskegarn låg utlagda med den påföljd att flera av dem gick förlorade jämte den fisk som fanns i garnen. NHR ansåg att samtliga skador förorsakats av en och samma händelse. ”Det avgjørende for meg er at alle skadetilfellene kan føres tilbake til en bestemt disposisjon — skytingen av trålen, og att trålen ble brakt innenfor et avgrenset område og i et begrenset tidsrom (ca 70 minutter). Den omstendighet at trålen kunne ha vært trukket tidligere og med større aktpågivenhet kanskje burde ha vært trukket før, kan etter min mening ikke ha betydning.”

Utgången måste bedömas som tveksam. Trålens bredd var närmare 120 meter. Det framgår av domen att underrätterna ansett att styrmannen handlat grovt oaktsamt — något som NHR inte tog ställning till.

7. *Bogsering, bärgning eller andra fall av flera fartyg på vållandesidan*

Begränsningsbeloppen skall i princip bestämmas enbart med hänsyn till storleken på det fartyg vars drift givit upphov till de ifrågavarande fordringarna (se 235 § under 4). Har flera fartyg varit inblandade i en kollision och anses endast ett av dem vara vållande till skadorna, skall begränsningsbeloppet således bestämmas enbart med hänsyn till det vållande fartygets tonnage. Detta gäller även i den tänkta situationen att tre fartyg, varav två ägs av samma rederi, stöter samman med ett tredje fartyg och endast ett av de två förstnämnda fartygen navigerats på sådant sätt att ansvar anses föreligga (jfr *Selvig* i MarLus 35 § 4.32 s 5).

Mera osäkert är hur begränsningen skall ske när två eller flera fartyg framförs tillsammans på ett eller annat sätt. Praktiskt viktiga fall är här bogsering och bärgning (beträffande tidigare diskussion av denna fråga se *Brækhus*, Juridiske arbeider fra sjø og land, 1968, s 209 f).

Enligt engelsk rätt skall begränsningsfrågan i ett sådant fall — i enlighet med den förut angivna huvudprincipen — avgöras så att redaren görs ansvarig endast upp till det eller de sammanlagda begränsningsbelopp som gäller för det resp de fartyg som har medverkat till olyckan på sådant sätt att redaren kan göras ansvarig (se *The Harlow* 1922 P. 175, *The Freden* 1950 83, *The Sir Joseph Rawlingson* 1973 1 Q.B. 285 och *The Bramley Moore* 1964 P.200, jfr *Temperley* a a § 432).

Enligt den norska sjölagen (233 §) är redaren av ett bogserat fartyg ansvarig för bogserarens fel eller försummelser. Någon motsvarande regel finns inte i de övriga nordiska länderna. I Sverige ansågs det inte lämpligt att låsa rättstillämpningen med en uttrycklig regel utan det bedömdes bäst att hålla frågan öppen. Föredragande statsrådet uttalade dock att det i regel torde vara motiverat att lösa frågan på samma sätt som man gjort i Norge (prop 1973:42 s 332). Som anförts under 233 § förordas att den svenska lagen skall antas ha samma innebörd som den norska på denna punkt. I den angivna situationen kan det bogserade fartygets redare begränsa sitt ansvar på grundval av detta fartygs tonnage. Görs däremot ansvar gällande mot bogserbåtens redare, vilket givetvis också är möjligt trots det principalansvar som åvilar det bogserade fartygets redare, bör dennes ansvar bestämmas på grundval av bogserbåtens tonnage.

8. Ansvarsbeloppet ett ”yttertak” för allt ansvar

Av punkt 4, som motsvarar art 9:1 (a) och (b) samt 9:2 i konventionen, följer att ansvarsgränserna i punkterna 1–3 gäller summan av alla fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse mot redaren eller övriga i punkt 4 nämnda personer som kan åberopa begränsningsrätt. Ansvarsbeloppet fungerar som ett ”yttertak” för allt ansvar. Är flera personer ansvariga på grund av en och samma händelse, tex när ansvaret åvilar såväl redaren som en av dennes anställda, får således det sammanlagda beloppet av deras ansvarighet inte överstiga det begränsningsbelopp som föreskrivs i paragrafen. Bestämmelsen skall ses mot bakgrund av att redarens P & I-försäkring knyter sig till själva fartyget och gäller som ett tak för allt ansvar som kan uppkomma i anledning av fartygets drift. En förutsättning för en sådan försäkringstäckning är emellertid att ansvarsgränserna är desamma, oavsett om ersättningsanspråk riktas mot en eller flera skadeståndsansvariga. Om de skadelidande kunde begära ersättning upp till ansvarsbeloppet av var och en av dessa, skulle det samlade ansvaret för en och samma olycka bli omöjligt att förutse och dessutom till stor del avgöras av hur driften av fartyget vid tillfället var organiserad. Bestämmelsen fyller således samma funktion som de sk Himalayabestämmelserna i 122 och 196 §§ (se Sjölagskommentaren Godsbefordran s 182).

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

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

Har någon av dem som kan göras ansvariga upp till begränsningsbeloppet betalt de fordringar som kan göras gällande, kan således inte någon av de skadelidande därefter rikta krav mot någon annan som också kan göras ansvarig med anledning av samma händelse. Härmed sammanhänger bestämmelsen i 240 § 2 st, där det föreskrivs att en

begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns.

9. Särskilda ansvarsgränser för "fartygslösa" bärgare

Genom 1976 års konvention gjordes begränsningsreglerna för första gången tillämpliga även på sådana bärgare som inte använder sig av ett fartyg vid bärgningen utan bärgar t ex med användande av helikopter. Eftersom i dessa fall bärgarens ansvar inte kan hänföras till driften av ett fartyg, vars tonnage kan läggas till grund vid bestämmandet av ansvarsbeloppet, måste särskilda ansvarsbelopp fastställas. I det utkast som förelåg vid diplomatkonferensen skulle ansvarsbeloppet bestämmas på grundval av det bärgade fartygets tonnage, dock med viss minimi- och maximigräns. På ett förslag som framfördes från norsk och svensk sida, beslöts emellertid i stället att ansvarsbeloppet skulle fastställas till bestämda belopp, motsvarande de belopp som skulle gälla ett större, modernt bärgningsfartyg.

I anledning härav föreskrivs i *punkt 5*, vilken motsvarar art 6:4 i konventionen, att ansvarsgränserna för bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg på 1 500 ton, vilket för närvarande motsvarar det tonnage som ett större bärgningsfartyg har. Ansvarsgränserna utgör således 833 000 SDR (ca 7,3 milj kr) för personskadekrav och 334 000 SDR (ca 2,9 milj kr) för övriga krav. Även nu ifrågakarande ansvarsgränser gäller summan av alla fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse mot sådan bärgare och mot någon för vilken han svarar.

Har flera bärgningsfartyg deltagit i ett bärgningsföretag och har flera bärgare därvid ådragit sig ansvar skall varje bärgares ansvar (inklusive ansvaret för dem som bärgaren svarar för) bestämmas på grundval av detta bärgningsfartygs tonnage. För de skadelidande medför detta att flera ansvarsbelopp blir tillgängliga för att täcka deras fordringar. Beträffande "fartygslösa" bärgare gäller emellertid de tillämpliga ansvarsgränserna i art 6 beträffande alla krav som kan riktas mot "the salvor or salvors" (kurs. här, jfr art 9:1 (c) i konventionen). Även den franska texten nämner bärgare i pluralis. Enligt den norska sjölagskommitténs rapport (NOU 1980:55 s 25) medför detta att de i punkt 5 angivna ansvarsbeloppen gäller allt det ansvar som kan göras gällande mot sådana bärgare som inte arbetar från bärgningsfartyg, även om det skulle vara fråga om *flera* sådana bärgare som arbetar självständigt. De svenska motiven intar samma ståndpunkt fastän där inte särskilt nämns det fallet

att bärgarna i fråga är självständiga i förhållande till varandra (SOU 1981:8 s 142; jfr prop s 115).

Skulle ansvar föreligga både på det bärgade fartygets sida och för bärgaren skall, på motsvarande sätt som när bärgaren är redare av ett bärgningsfartyg, vars och ens ansvar bestämmas på grundval av de för honom tillämpliga reglerna, dvs med hänsyn till det bärgade fartygets tonnage resp punkt 5 (jfr under 7 ovan).

Ibland kan det vara tveksamt om bärgaren skall anses ha utfört bärgningsarbetet med hjälp av ett bärgningsfartyg eller ej. Om bärgaren på något sätt har använt sig av ett fartyg för att utföra bärgningen bör det emellertid presumeras att hans ansvar skall bestämmas på grundval av detta fartygs tonnage. Den förut nämnda Tojo Maru-situationen bör alltså bedömas så, att bärgarens ansvar skall bestämmas på grundval av storleken hos det bärgningsfartyg som hade satts in i bärgningen och från vilket svetsaren gått ombord på det bärgade fartyget. Det avgörande är inte den fysiska kontakten mellan den person som vållar skadan och bärgningsfartyget utan det faktum att bärgningsarbetet har en bestämd anknytning till detta fartyg därför att det används som bas för bärgningen, som depotfartyg eller eljest (jfr NOU 1980:55 s 26).

10. Definitioner av "dräktighet" och "SDR"

I punkt 6 anges vad som avses med fartygets dräktighet. För en definition av SDR hänvisas till 348 § SjöL. Bestämmelserna motsvarar art 6:5 respektive 8:1 i konventionen.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. (Konventionen finns intagen i prop 1978/79:70). Bruttodräktigheten utgör summan av fartygets alla slutna rum med undantag bl a för vissa utrymmen ovanför översta däck.

Konventionen har tillträtts av Sverige och 44 andra stater och trädde i kraft den 18 juli 1982. Den innehåller övergångsbestämmelser som innebär att det kommer att dröja avsevärd tid innan alla fartyg är mätta enligt den nya konventionen. Men ett stort antal fartyg har redan mätts enligt konventionens materiella bestämmelser. För fartyg som var färdigbyggda när konventionen trädde i kraft gäller formellt en övergångstid på 12 år. Det kan tänkas att det efter en ansvarsgrundande händelse kan uppstå vissa svårigheter att mäta ett sådant fartyg enligt 1969 års konvention, särskilt om fartyget har gått förlorat. Men mätningen kan då göras på grundval av fartygsritningarna.

I 1976 års konvention används begreppen *ton* och *tonnage*. 1969 års

skeppsmätningsskonvention innehåller däremot formler för beräkning av dräktighet som innebär att man använder sig av en variabel volymenhet. Resultaten anges därför som numeriska värden, dräktighetstal, som inte åtföljs av ordet ton eller registerton. Den lagstiftning som har genomförts i Sverige i anledning av tillträdet till skeppsmätningsskonventionen innebär bl a att tonnagebegreppet har utmönstrats (jfr prop 1981/82:87). I konsekvens härmed används numera motsvarande terminologi i SjöL, t ex dräktighetstal. I denna kommentar används emellertid – i överensstämmelse med 1976 års konvention och det språkbruk som är vanligt och alltjämt används i de övriga nordiska länderna – uttrycken ton och tonnage.

Beträffande användandet av SDR vid ansvarsbegränsningen hänvisas till vad som har anförts under 2. Motvärdet i svenskt mynt av SDR publiceras i dagspressen i anslutning till valutakurserna. Omräkningen skall enligt 348 § ske efter kursen på betalningsdagen eller om säkerhet ställs för betalningen, den dag då säkerheten ställs. *Värdet av en SDR var den 1 januari 1985 8,82237 kr.*

239 §

Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Om det belopp som avses i 238 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 238 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

Har redaren eller någon annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat kräva åter ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 79 och 142–143; prop 1982/1983: 159 s 116–117, 284–285 och 313–315; NJA II 1983 s 311–314; NOU 1980: 55 s 26–28.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1961:33 s 36–38; prop 1964:35 s 80–83; *Wikander*, Redareansvar och sjöpanträtt (1929) s 46–49.

Litteratur: *Selvig*, MarIus nr 25 § 4.4; *Temperley*, Merchant Shipping Acts, 7 ed (1976) § 440.

1. *Fördelningen av ansvarsbeloppen mellan borgenärerna*

Bestämmelser om hur ansvarsbeloppen skall fördelas meddelas i denna paragraf. De motsvaras i konventionen av art 12 samt, såvitt avser 2 st, av art 6: 2. Art 12 i konventionen har utformats med tanke på att en fond har upprättats som skall fördelas. Enligt art 10: 2 skall emellertid art 12 tillämpas också när ansvarsbelopp skall fördelas utan att en fond har upprättats. Därför har 239 § utformats så att den gäller oavsett om en begränsningsfond har upprättats eller ej.

Av *första stycket* framgår att varje belopp skall fördelas enligt pro rata-principen mellan de borgenärer vars fordringar är av det slaget som ansvarsbeloppet är avsett att täcka. I *andra stycket* ges en specialregel för personskadefordringar. *Tredje stycket* innehåller en regel om rätt till subrogation för den som före fördelningen av ansvarsbeloppet har betalat en fordran som har rätt till utdelning ur ansvarsbeloppet. Den som betalt fordringen har då samma rätt till utdelning som den ursprunglige borgenären skulle ha haft. Det kan också förekomma att det, när ansvarsbeloppet skall fördelas, finns en risk att ytterligare fordringar föreligger. I så fall kan enligt *fjärde stycket* ett härför avpassat belopp avsättas för senare fördelning.

2. *Bakgrund*

Enligt abandon- och sjöpanträttsystemen skedde fördelningen mellan borgenärerna enligt de sjöpanträttsliga reglerna (jfr *Klæstad*, Redareansvar, 1920, s 255). Fortfarande enligt 1924 års konvention (art 6: 1) gällde denna princip. *Wikander* (s 47) säger härom i sin kommentar till 259 § 1 st i 1928 års sjölagsändringar: ”Avsikten med förevarande stadgande är tillika att fastslå, att då exekutiv försäljning av fartyg icke äger rum, borgenärerna dock ur det belopp, som beträffande dem representerar gränsen för redarens ansvarighet, böra utfå betalning med alldeles sam-

ma förmånsrätt, som om exekutiv försäljning skett, en grundsats vars riktighet understrykes även i motiven i sjölagen”.

Genom 1957 års begränsningskonvention genomfördes emellertid den nu gällande principen att fordringarna vid *fördelningen av ansvarsbeloppet skall vara likställda* och att således någon hänsyn inte skall tas till den förmånsrätt som eventuellt tillkommer någon eller några av fordringarna enligt reglerna om sjöpanträtt (art 3:2 i 1957 års konvention och 256 § i SjöL 1964). Pro rata-principen innebär givetvis att en borgenär, vars fordran är förenad med sjöpanträtt, kan komma att få en mindre ersättning än om sjöpantsrättsreglerna hade tillämpats. Uttryckliga bestämmelser om detta har införts i bl a engelsk rätt (”No lien or other right in respect of any ship or property shall affect the proportions in which under the said section five hundred and four any amount is distributed amongst several claimants”, Sec 7:2 Liability of Shipowners and Others Act 1958). Samma lösning finns i tysk och fransk rätt (jfr *Selvig*, MarIns 25 § 4.4.). I de nordiska sjölagarna finns däremot inte någon uttrycklig regel om att begränsningsreglerna tar över sjöpanträttsreglerna utan detta följer indirekt av 239 § 1 st. Enligt art 14:2 i 1967 års sjöpanträttskonvention kan fördragsslutande stat vid tillträde till konventionen förbehålla sig rätten att tillämpa reglerna om ansvarsbegränsning i 1957 års konvention och denna reservationsrätt har de nordiska länderna använt sig av (jfr prop 1973:42 s 337).

Genom 1924 års konvention infördes för första gången i svensk rätt en bestämmelse om att ett *särskilt tilläggsbelopp* skulle finnas som enbart var *reserverat för personskadekrav* (art 7). Samtidigt härmed föreskrevs, även detta i enlighet med konventionen, att fordringar avseende personskador skulle, i den mån de inte fått full betalning ur personskadebeloppet, få konkurrera med övriga fordringar i det ansvarsbelopp som gällde för dessa senare (259 § i SjöL 1928). Samma princip återfinns i de senare konventionerna och de därpå grundade lagbestämmelserna (art 3:1 c i 1957 års konvention, 256 § 2 st SjöL 1964 och art 6:2 i 1976 års konvention).

Bestämmelser om *subrogation* och om *avsättning av visst belopp för fordringar som kan bli fastställda efter fördelningen* av ansvarsbeloppet kom till först i samband med 1957 års konvention (art 3:2 och 3:3, jfr 256 § 3 och 4 st i SjöL 1964). Bestämmelserna torde från början ha tillkommit med tanke på fordringar som redaren tvingats betala i en stat som inte var ansluten till konventionen. (Konventionsförfattarna synes ha förutsatt att alla andra krav skulle koncentreras till den stat där en begränsningsfond upprättades, jfr SOU 1961:33 s 37.) Bestämmelserna skall ses mot

bakgrunden av engelsk rätt. Enligt denna hade redaren även före 1957 års konvention haft rätt att få de fordringar som han hade betalt beaktade när en uträkning skulle göras av hur mycket återstående borgenärer hade rätt att få av ansvarsbeloppet. Däremot hade i *The Kronprinz Olav*, 1921 P.52 slagits fast, att redaren inte hade någon motsvarande rätt beträffande fordringar som han i framtiden kunde bli tvungen att betala, t ex på grund av en utländsk dom (*Temperley* 440 §, p. 5).

Genom art 3:3 i 1957 års konvention fastställdes nu uttryckligen att redaren hade rätt till subrogation beträffande en sådan fordran som han helt eller delvis hade betält när fonden skulle fördelas, men detta gällde endast i den utsträckning som borgenären skulle ha kunnat göra sin fordran mot redaren "rättsligen gällande" enligt lagen i den stat där fonden upprättats. Vidare föreskrevs att han skulle på samma villkor ha rätt att senare göra gällande sådan subrogationsrätt beträffande fordringar som han kunde bli skyldig ("compelled") att betala vid en senare tidpunkt; för detta ändamål skulle vid fördelningen av begränsningsfonden visst belopp kunna avsättas. Vad som låg i kravet på att fordringen skulle kunna göras rättsligen gällande var inte helt klart (jfr SOU 1961: 33 s 38 och prop 1964: 35 s 83). Detta krav har emellertid slopats i de nuvarande bestämmelserna. Dessa har art V:5-7 i oljeansvarighetskonventionen som förebild och tillåter subrogation utan några inskränkningar.

3. Fördelningen pro rata

När det föreligger flera krav med anledning av samma olycka gäller ansvarsbeloppen i 238 § p 1-3 samtliga fordringar som har uppkommit som en följd av olyckan (se 238 § p 4). Fordringarna har enligt *första stycket* i förevarande paragraf lika rätt inom ramen för det ansvarsbelopp som skall fördelas. Som förut har nämnts (p 2 ovan) skall således någon hänsyn inte tas till eventuell sjöpanträtt. När det här talas om fordringar avses *bara kapitalfordringar*. Det följer av 236 § p 6 att upplupen ränta inte skall tas med i beräkningen; räntekrav är inte föremål för ansvarsbegränsning.

Om fordringens belopp är tvistigt skall tvisten avgöras innan fördelningen av ansvarsbeloppet kan ske. Det är sedan fordringens "styrkta" belopp som skall läggas till grund vid fördelningen, inte det belopp som borgenären från början har anmält. (I konventionstexten talas om *créances reconnues* resp *established claims*.) Om varken den skadeståndsansvarige eller övriga borgenärer har någon erinran mot det anmälda beloppet eller om detta efter rättslig prövning godtas, skall dock givetvis det av

borgenären anmälda beloppet läggs till grund. Har ett skadeståndskrav jämkats, tex på grund av medvållande, är det fordringens sålunda jämkade nettobelopp som skall beaktas. På samma sätt är det i motfordringsförhållanden som härrör från en och samma händelse bara den del av fordringen som överstiger den ansvariges motfordran som skall medräknas (jfr 235 § 2 st). Om fordringarna däremot inte har ett sådant samband med varandra skall fordringen tas upp till hela sitt belopp. Kvittning är då utesluten (jfr Selvig, MarIus nr 25 § 4.42; annorlunda i konkurs, se KonkursL 121 §).

Transportansvaret kan begränsas enligt bestämmelserna i 5 och 6 kap SjöL. En sådan begränsning hindrar inte att sedan ytterligare begränsning av ansvaret sker enligt 10 kap. Det är då det enligt 5 eller 6 kap begränsade fordringsbeloppet som läggs till grund vid fördelningen enligt 239 §.

Sjölagsutredningen hade föreslagit att bestämmelsen skulle anges avse fördelningen av varje ansvarsbelopp mellan fordringar "för vilka ansvarsgränsen gäller". Härmed avsågs att framhålla *dels* att ansvarsbeloppet skall användas bara för betalning av fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning kan åberopas (jfr art 11: 1 i f), *dels* att varje ansvarsbelopp givetvis endast gäller beträffande fordringar som är av det slag som denna ansvarsgräns avser enligt 238 § (jfr art 6 och 7). På förslag av lagrådet ändrades ordalydelsen till att avse "fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser". Bakgrunden härför torde ha varit bestämmelsen i 363 § 3 st. Enligt denna skall en fond fördelas även om den som upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning därför att skadan orsakats uppsåtligen eller genom allvarigare form av vårdslöshet (237 §). Om den som upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning beträffande *en* av fordringarna men däremot beträffande de övriga bör enligt lagrådet innehavaren av den förstnämnda fordringen, i enlighet med principen i 363 § 3 st, kunna konkurrera med de övriga borgenärerna inom beloppet (prop 1982/83: 159 s 284). Departementschefen var för sin del ytterst tveksam om en sådan situation överhuvudtaget kunde uppkomma men hade ingen erinran mot den föreslagna justeringen (prop s 313).

Konventionen medger de fördragsslutande staterna att på en punkt göra avsteg från principen att alla fordringar som har rätt till betalning ur ett ansvarsbelopp skall behandlas lika inom ramen för detta belopp. Enligt art 6: 3 kan ersättning för skador på hamnanläggningar, vattenvägar o d. prioriteras inom ramen för det belopp som skall användas till betalning av ersättning för sakskador m m (238 § p 3). En av sjölagsut-

redningen företagen undersökning visade emellertid att sådana krav sällan varit aktuella i begränsningssammanhang i Sverige. Eftersom det visat sig inte föreligga något praktiskt behov av en prioritering av dessa krav har man i de nordiska länderna avstått från att begagna sig av denna möjlighet.

4. *Spill-over beträffande personskadekrav*

Som framgår av 238 § kan tre olika ansvarsbelopp bli aktuella för betalning av begränsningsbara personskadefordringar, nämligen beloppet i *p 1* för krav som avser fartygets egna passagerare; beloppet i *p 2* för andra personskadekrav samt beloppet i *p 3* för sådana krav som i första hand skall betalas ur beloppet i *p 2* till den del de inte blivit tillgodosedda med detta. Enligt 239 § 2 st skall i sistnämnda fall de obetalda personskadekraven ha samma rätt till betalning ur beloppet i *p 3* som övriga krav som skall tillgodoses med detta belopp. Anledningen till att inte passagerarfordringarna har fått samma rätt till *spill over* är att beloppet i 238 § *p 1* skall beräknas på ett sätt som gör att dessa fordringar i regel inte blir föremål för globalbegränsning.

Spill over kan bara ske från beloppet i 238 § *p 2* till beloppet i *p 3*, inte tvärtom. Om beloppet i *p 2* visar sig tillräckligt för full betalning av personskadorna och även lämnar ett "överskott" får således återstoden inte användas för att betala tex saskador som inte ersatts fullt ut från beloppet i *p 3*.

5. *Subrogation*

Om redaren innan fördelningen av ansvarsbeloppet sker har betalat en fordran, helt eller delvis, så inträder han enligt *tredje stycket* i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalt. Han kan tex efter en kollision ha betalat ersättning för skadad last innan det stod klart att de samlade skadeståndskraven skulle bli så stora att begränsning av ansvaret blev aktuell. Men det kan också finnas andra skäl till att redaren anser att han måste eller bör betala en fordringshavare fullt ut, tex sociala skäl, affärshänsyn eller hot om arrest av ett systerfartyg.

Rätten till subrogation tillkommer var och en som har ersatt en fordran som skall betalas ur ansvarsbeloppet. Det kan vara fråga om någon annan som är ansvarig, tex en befraktare eller en tredje man. Staten kan sålunda ha betalat ersättning för miljöskada till någon vars egendom har skadats av farlig last. Den vanligaste formen av subrogation är dock att ett försäkringsbolag, efter att ha betalat ut försäkringsersättningen, övertar försäkringshavarens rätt. Vid partiell betalning behåller den ur-

sprunglige borgenären sin rätt att göra denna gällande till betalning ur ansvarsbeloppet, men givetvis bara till den del som fordringen är obetald.

Den som har betalat en fordran har inte bättre utan *samma rätt* som tillkom den ursprunglige borgenären. Har redaren utan rättslig prövning av fordringen betalt vad borgenären begärde, kan de andra borgenärerna framställa samma invändningar mot redarens krav som om kravet hade framställts av den ursprunglige borgenären. Detsamma gäller också om redarens betalning skedde på grundval av en dom, varigenom fordringen fastställdes, om nämligen domen var meddelad i ett land, vars domar inte är verkställbara i Sverige; även i detta fall kan kravet i princip göras till föremål för invändningar (se närmare under 356 §).

Om redaren bara har betalt fordringen delvis kan han inte för egen del göra anspråk på en större del av ansvarsbeloppet än han har betalt. Om anledningen till att fordringen inte har betalats fullt ut är att den har reducerats på grund av ansvarsbegränsning (genom dom eller efter överenskommelse med borgenären), bör redaren emellertid vara oförhindrad att anmäla hela fordringsbeloppet till betalning ur ansvarsbeloppet. Men han kan aldrig med anledning härav tillgodoräknas mer än han har betalt. Om han emellertid inte skulle få anmäla det belopp som fordringen uppgick till före ansvarsbegränsningen, kan resultatet bli att fordringen på grund av sådan ansvarsbegränsning reduceras två gånger (jfr NOU 1980: 55 s 28).

En konsekvens av att redaren betalar vissa borgenärer fullt ut, innan fördelningen av ansvarsbeloppet sker, är att hans samlade ansvar med anledning av händelsen kommer att överstiga ansvarsbeloppet, nämligen med differensen mellan vad han har betalt och vad han på grund härav sedan tillgodoräknas ur ansvarsbeloppet. (Enligt äldre rätt hade en redare som hade betalt i tro att andra fordringar inte fanns, möjlighet att slippa betala de senare anmälda fordringarna i den mån ansvarsgränsen därmed överskreds; jfr 260 § i SjöL 1964 och *Selvigs* kritik härav i MarLus nr 25 § 4.43.)

6. *Avsättning av belopp för ännu ej fastställda fordringar*

Vid fördelningen av ansvarsbeloppet kan ett belopp avsättas för att möjliggöra subrogation beträffande sådana fordringar som ännu inte har fastställts. Detta gör det möjligt att fördela ansvarsbeloppet på ett tidigare stadium när en långdragen tvist pågår beträffande något av kraven. I *fjärde stycket* föreskrivs därför att om redaren, när fördelningen skall ske, kan visa att han senare kan bli tvungen att betala ett belopp som han

enligt tredje stycket hade kunnat tillgodoräkna sig, om det hade betalats före fördelningen, så skall medel avsättas så att han senare skall kunna göra sin rätt gällande. Samma rätt föreligger för andra som kan visa att de senare kan komma att åläggas betalningsskyldighet. En tillämpning av bestämmelsen kan framför allt bli aktuell när talan har väckts i utlandet eller, innan begränsningsfond upprättades, i Sverige (jfr 240 § 3 st). Den är dock tillämplig också när ett ansvarsbelopp skall fördelas utan att en fond har upprättats.

Redaren skall för att avsättning skall kunna ske för det första visa att ett bestämt krav föreligger. Det räcker inte att han påstår eller gör sannolikt att det kan finnas ytterligare fordringshavare; i sådant fall kan en begränsningsfond upprättas med härmed följande anmälningsförfarande och möjlighet att avsätta ett belopp för senare anmälda fordringar enligt 363 § 2 st. För det andra måste redaren visa att han kan bli betalningsskyldig. Härvidlag kan dock inte gärna krävas mer än att det visas sannolika skäl för att kravet är berättigat.

I konventionstexten talas om att "a sufficient sum" skall avsättas. Vid bedömningen av hur stort belopp som skall avsättas bör fordringens art beaktas; om den avser ersättning för utfört arbete kan det finnas större anledning räkna med att den slutligen fastställda fordringen överensstämmer med kravet än om den gäller en skada vars omfattning måste göras till föremål för en skönsmässig bedömning. En individuell bedömning måste ske, varvid å ena sidan övriga borgenärers intressen får vägas mot det intresse som den borgenär, vars fordran ännu inte fastställts, kan ha liksom den mot vilken kravet riktas. Under alla förhållanden skall givetvis den sålunda uppskattade fordringens belopp reduceras med hänsyn till den uppskattade utdelningsprocenten.

240 §

Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i riket har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts.

En begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för

betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i riket talan rörande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detsamma gäller talan angående frågan huruvida den som upprättat begränsningsfonden har rätt till ansvarsbegränsning och angående frågan om fördelning av fonden.

Behörig att anhängiggöra begränsningsmål är den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap.

Förarbeten: SOU 1981: 8 s 78–79, 99–105 och 143–145; prop 1982/83: 159 s 69–74, 117–121, 285–288 och 315–316; NJA II 1983 s 315–323; NOU 1980: 55 s 29–32.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1961: 33 s 43–50; prop 1964: 35 s 93–102.

Litteratur: Selvig, MarIus nr 25 § 4.44–4.52; Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning (1929) s 5–54.

1. Grundläggande bestämmelser om begränsningsfond

En begränsningsfond består sällan av kontanter, obligationer eller liknande värdehandlingar. I regel upprättas en begränsningsfond genom att redaren eller hans P & I-försäkrare till domstolen överlämnar en bankgaranti eller liknande säkerhet för ansvarsbeloppet och ett tilläggsbelopp avseende ränta och kostnader. Redaren åstadkommer därmed att hans egendom i princip blir fredad från kvarstad och andra säkerhets- eller verkställighetsåtgärder från borgenärernas sida. För borgenärerna innebär det att de får en gemensam säkerhet för sina krav som täcker ansvarsbeloppet samt ränta och kostnader. Därmed är grunden lagd för ett konkursliknande förfarande, begränsningsmålet, i vilket domstolen avgör eventuella tvistiga fordringar och fördelar ansvarsbeloppet mellan borgenärerna.

Förutsättningarna för att begränsningsfond skall kunna upprättas framgår av *första stycket* och vissa av dess rättsverkningar av *andra stycket*.

Sedan fonden har upprättats skall alla tvister angående fordringar som skall betalas ur ansvarsbeloppet kanaliseras till begränsningsmålet. Detta framgår av *tredje stycket*. I *fjärde stycket* anges vilka som är behöriga att väcka talan i begränsningsmål.

I 10 kap har bara tagits in de bestämmelser angående begränsningsfond och begränsningsmål som är av grundläggande betydelse. Övriga processuella regler har placerats i 15 kap, till vilket *femte stycket* hänvisar.

I konventionen motsvaras bestämmelserna i första stycket av art 11:1 första punkten, art 11:3 och art 11:1 i.f. I övrigt saknar paragrafen motsvarighet i konventionen. Enligt art 14 skall processuella frågor om upprättande och fördelning av begränsningsfond regleras i nationell lag i den mån konventionen inte innehåller särskilda bestämmelser.

2. Bakgrund

Det var först genom 1983 års sjölagsändringar som vi i svensk rätt fick bestämmelser om begränsningsfond. Sådana fanns däremot redan i bland norsk, engelsk, tysk och fransk rätt (se *Selvig*, § 4.44). Däremot hade vi sedan tidigare regler om att redaren kunde ställa en säkerhet som gällde till förmån för alla borgenärer och som här i landet skyddade hans egendom från ytterligare krav på säkerhet från borgenärernas sida.

De allra äldsta begränsningsreglerna innehöll mycket litet, om ens något, om fördelningen av ansvarsbeloppet mellan borgenärerna. Abandonsystemet innebar i princip att redaren efter att ha överlämnat fartyget till borgenärerna inte längre hade något med avvecklingen av fordringsförhållandena att göra. Han var, som det stod i 16 kap skiplegobalken, fri "från vidare åtal". Fördelningen mellan borgenärerna skedde enligt de förmånsrättsregler som sjöpanträtten föreskrev och i övrigt enligt vanliga exekutionsrättsliga regler. Detsamma gällde enligt sjöpanträttsystemet som infördes hos oss genom SjöL 1864.

I samband med lagstiftningen på grundval av 1924 års konvention och införandet av ett personligt ansvar för redaren måste emellertid särskilda regler införas angående fördelningen av ansvarsbeloppet. Trots att man var medveten om de svårigheter som redaren ställdes inför genom de nya reglerna och innebörden av de engelska reglerna om begränsningsfond nöjde man sig med att införa en bestämmelse om att det fanns *möjlighet* för redare och borgenärer "att få ansvarighetsgränsen fastställd och fördelningen av ansvarsbelopp utförd av dispaschör" (*Wikander* s 50–51). Man utgick från att frågan om rätt till ansvarsbegränsning förelåg alltid skulle hänskjutas till domstol om den var tvistig. Dispaschören hade att diskretionärt pröva om också en tvist om en anmäld fordran

skulle avgöras av domstol. I sin kommentar till SjöL skriver *Wikander* härom följande (s 52):

”Under förarbetena har varit ifrågasatt att göra ifrågavarande slags dispasch obligatorisk, såsom skäl varför anförts, att även det allmänna har ett visst intresse av att icke i olika avgöranden ansvarigheten bestämmes till belopp, som icke överensstämma dels ock att därigenom tillfälle skulle beredas okända sakägare att giva sig tillkänna. Med erkännande av det synnerligen beaktansvärda i dessa skäl har man emellertid ansett, att de fördelar, som onekligen skulle vinnas genom att i det stora hela göra dispasch obligatorisk, icke skulle fullt uppväga den omgång och de kostnader, som måste bliva därmed förenade.”

Frågan om redaransvarets begränsning synes efter införandet av SjöL 1928 endast sällan ha kommit under dispaschörens prövning. Enligt en undersökning, redovisad av dåvarande dispaschören i Göteborg, Kaj Pineus, hade under tiden 1940–1975 endast 17 fall hänskjutits till avgörande av dispaschör. (*Pineus*, Assuradören hos dispaschören, Sjörettsförningen i Göteborg Skrifter nr 57, 1978 s 29.) Vid ett tillfälle var frågan om omfattningen av dispaschörens prövningsrätt uppe till diskussion. Dispaschören uttalade att det inte kunde ankomma på honom att avgöra om ett rederi ägde begränsa sitt ansvar eller ej eller om en fordran var förenad med sjöpanträtt. Däremot prövades invändning som gjorts av en borgenär mot anspråk som framförts av andra borgenärer. (Se *Pineus* a a s 147–149, dispaschen *Björnen* 1954-07-05 nr 2241).

En del kvarnar mal långsamt. 1957 års konvention innehöll regler om upprättande av begränsningsfond och sjölagskommittén lade fram förslag, visserligen inte om upprättande av en begränsningsfond men om att redaren kunde fullgöra sin betalningsskyldighet genom att nedsätta ansvarsbeloppet jämte tillägg hos dispaschör. Sedan fördelningen av ansvarsbeloppet blivit bestämd genom lagakraftvunnen dispasch eller genom överenskommelse mellan sakägarna skulle dispaschören betala ut beloppet till borgenärerna. Departementschefen ansåg emellertid inte att något konkret behov av en sådan lagreglering hade framkommit. Förslaget hade också kritiserats och blev därför avvisat. Den lagstiftning som genomfördes på grundval av 1957 års konvention kom av denna anledning att i sina huvuddrag överensstämma med 1928 års lagstiftning om begränsning av redaransvaret.

Vid tillkomsten av 1957 års konvention hade diskuterats att föreskriva att begränsningsrätt inte fick åberopas med mindre en begränsningsfond hade upprättats. Efter motstånd från bl a de nordiska ländernas sida fick

förslaget emellertid falla. Däremot togs bestämmelser om obligatoriskt upprättande av begränsningsfond in i 1969 års konvention om oljeska-deansvarighet. Denna konvention fick visserligen i stora stycken bilda mönster för reglerna i 1976 års konvention, men dock inte i detta avseende.

I samband med arbetet på 1976 års konvention framfördes förslag om att redaren, för att kunna åtnjuta ansvarsbegränsning, skulle vara tvungen att upprätta en fond. Men även denna gång mötte förslaget motstånd från de nordiska länderna och dessutom från Storbritannien. Systemet med en begränsningsfond vore, hävdades det, många gånger och särskilt när antalet borgenärer var ringa alltför tungrott. Kompromisslösningen blev därför att, efter mönster av 1969 års konvention, i konventionen ta in regler om begränsningsfond men utan att göra upprättandet av en fond till en förutsättning för att ansvarsbegränsning skulle få ske. Fördragsslutande stat har emellertid enligt konventionen möjlighet att i den nationella lagen uppställa krav på att en fond skall upprättas (art 10:1).

Sjölagsutredningens förslag utgick från att det vid begränsning av ansvaret enligt 10 kap SjöL, liksom gällde enligt oljeansvarighetslagen, borde finnas möjlighet att upprätta en begränsningsfond. Reglerna i 10 kap borde emellertid enligt kommittén vara fakultativa. Förslaget godtogs och 10 kap sjölagen innehåller därför vissa bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål. Processuella regler som ansluter här till och som gäller även vid upprättande av en begränsningsfond enligt oljeansvarighetslagen har tagits in i 15 kap.

Medan begreppet begränsningsfond således redan fanns i oljeansvarighetslagen var begreppet begränsningsmål ett nytt begrepp när det infördes genom 1983 års sjölagsändringar. Det har i 359 § definierats på följande sätt: "Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas."

Reglerna om begränsningsfond och begränsningsmål bildar tillsammans ett system som gör det möjligt att genom ett konkursliknande förfarande fastställa vilka fordringar som finns och deras storlek samt att fördela ansvarsbeloppet mellan borgenärerna. Sedan domen i begränsningsmålet har vunnit laga kraft är frågan om redarens ansvar och fördelning av beloppet slutligt avgjord med verkan även för de eventuellt förefintliga borgenärer som inte låtit sig avhöra.

3. Förutsättningar för att upprätta en begränsningsfond

För att en begränsningsfond skall få upprättas fordras att ett krav på

något sätt har framförts mot någon som kan göras ansvarig för händelsen i fråga och att kravet gäller en fordran som kan göras till föremål för ansvarsbegränsning.

Kravet skall ha framförts genom *rättsliga åtgärder*. Hit hör i första hand att talan har väckts eller att kvarstad begärts till säkerhet för fordringen. Men även andra ansökningar om att domstolen skall vidta någon åtgärd, tex besluta om handräckning eller editionsföreläggande, hör hit. Har åtgärden begärts hos exekutiv myndighet gäller detsamma – denna kan avse en säkerhetsåtgärd eller en verkställighetsåtgärd. Har borgenären påkallat skiljeförfarande eller prövning av dispaschör anses även detta innefatta begäran om rättslig åtgärd.

Fordringen skall vara av *det slag* att den kan göras till föremål för ansvarsbegränsning. Det skall således vara en fordran som omfattas av 235 § utan att falla in under något av undantagen från begränsningsrätten i 236 §. Såsom lagrådet framhöll får detta villkor anses föreligga när den som väcker talan eller annars påkallar en åtgärd *påstår* sig ha en fordran som principiellt är underkastad ansvarsbegränsning enligt 235 § jämförd med 236 § (prop s 286). Men även om borgenären gör gällande att fordringen inte tillhör denna kategori men den som vill upprätta fonden påstår att fordringen är begränsningsbar, föreligger rätt att upprätta en fond (jfr NOU 1980: 55 s 29 sp 2).

Det är inte heller meningen att det på detta stadium skall avgöras om rätten till ansvarsbegränsning har fallit bort på grund av bestämmelser om uppsåt eller grov vårdslöshet i 237 § (jfr prop s 118). Även om borgenären gör sannolikt att rätten till ansvarsbegränsning har fallit bort enligt 237 § kan således en fond upprättas. Borgenären får då säkerhet i fonden så långt den förslår att täcka hans fordran.

I bägge fallen har borgenären emellertid rätt att begära ytterligare säkerhet för sin fordran enligt allmänna regler, men han måste då visa sannolika skäl för sitt påstående att fordringen inte omfattas av ansvarsbegränsning (jfr SOU 1981: 8 s 144 och 146).

Enligt art 11:1 kan var och en mot vilken ansvar görs gällande (enligt den franska texten: ”mot vilken ansvar *kan* göras gällande”) upprätta en begränsningsfond. Det har emellertid inte ansetts nödvändigt att tynga lagtexten med en uttrycklig bestämmelse härom. Risker för att någon vars rätt inte är berörd begär att få upprätta en begränsningsfond torde vara minimal och kan i så fall hanteras med hjälp av allmänna regler om bristande saklegitimation. En försäkringsgivare som enligt lag eller särskilt åtagande är ansvarig direkt gentemot den skadelidande kan i eget namn upprätta en fond (jfr NOU 1980: 55 s 30 sp 2). Det har inte heller

ansetts nödvändigt att ange i lagtexten att talan alltjämt skall vara anhängig eller att det inledda rättsliga förfarandet — säkerhetsåtgärd, exekutivt förfarande eller skiljeförfarande m m — alltjämt skall pågå. Har en väckt talan återkallats och avskrivits kan begränsningsfond emellertid inte upprättas på grundval av denna talan.

4. *Upprättandet av begränsningsfond är inte ett obligatorium*

Fonden utgör inte någon förutsättning för rätten att åtnjuta ansvarsbegränsning (jfr 242 § 1 st). Redaren kan i stället för att upprätta en begränsningsfond lämna annan säkerhet för den fordran som har gjorts gällande mot honom. Men säkerheten gäller då bara denna fordran och inte de övriga som kan ha uppkommit med anledning av samma händelse. Departementschefen uttalade i propositionen följande i denna fråga (s 71—72):

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

— — —

Även i det fallet att en borgenär för sin fordran har hunnit utverka en dom, som innehåller förbehåll för ansvarsbegränsning, och begär verkställighet av domen bör det enligt min mening vara möjligt att upprätta en fond och därmed hindra att särskild verkställighet sker. Som nämnts kan redaren annars bli tvungen att till denne borgenär betala mer än borgenären enligt begränsningsreglerna har rätt till. Situationen kan vara den att parterna har varit inställda på att begränsningsbeloppet skulle fördelas utom rätta och att förhandlingar om detta har pågått. Om förhandlingarna bryter samman,

bör redaren kunna upprätta en fond och därigenom få till stånd en fördelning av begränsningsbeloppet vid domstol. För borgenären innebär det att han tvingas finna sig i ett dröjsmål med betalningen, om inte redaren är villig att betala vad borgenären får antas vara berättigad till vid fördelning av fonden. För att motverka ett alltför långt dröjsmål i avvaktan t ex på att ansvaret gentemot andra borgenärer utreds bör det finnas möjlighet för domstolen att förordna om en preliminär utbetalning från fonden till de borgenärer, vars fordringar är fastställda. Har redaren i rättegången mot borgenären inte gjort något förbehåll för ansvarsbegränsning med hänsyn till att andra krav kan föreligga, bör domen emellertid kunna verkställas på vanligt sätt.”

5. *Fonden skall upprättas vid domstol*

Men inte alla domstolar är behöriga. Av 336 SjöL följer att talan i sjörättsliga tvistemål i regel bara får väckas vid sjörättsdomstol, dvs sådan tingsrätt som regeringen har utsett därtill. (Enligt SFS 1975:931 är Luleå, Sundsvalls, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Karlstads tingsrätter sjörättsdomstolar.) Om målet angår en båt som inte används yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte kan dock talan väckas även vid annan tingsrätt. För att begränsningsfond skall få upprättas krävs, som framgått av det föregående, att någon borgenär först har väckt talan eller framställt begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder. Har talan väckts eller har begäran om kvarstad eller annan åtgärd framställts vid domstol är det således denna domstol som är behörig. Skulle två eller flera domstolar enligt det anförda vara behöriga att handlägga ärenden om begränsningsfond, kan redaren välja vid vilken av dem han upprättar fonden.

För den händelse rättslig åtgärd har begärts hos exekutiv myndighet är det sjörättsdomstolen för den ort där ”åtgärden begärts” som är behörig. Har t ex utmätning begärts hos kronofogdemyndigheten på viss ort skall fonden upprättas vid sjörättsdomstolen för den orten. Mera tveksamt är vid vilken domstol fonden skall upprättas om den rättsliga åtgärden består i att skiljemannaförfarande har inletts. Om skiljemannaförfarande anordnas institutionellt, t ex enligt reglerna för Stockholms handelskammares skiljedomsinstitut, bör åtgärden anses ha begärts i Stockholm där institutet har sitt säte. Vid skiljemannaförfaranden som anordnas *ad hoc* är saken mera tveksam. Sjørättsdomstolen för den ort där svaranden har sitt hemvist eller sitt säte och där han således får antas ha mottagit kärandens påkallelsekrift får anses behörig enligt ordalydelsen. Men även andra orter kan i sådant fall tänkas få betydelse, t ex orten där förfarandet avses äga rum.

6. *Begränsningsfondens omfattning*

En begränsningsfond behöver inte omfatta alla ansvarsbelopp som kan bli aktuella. Föreligger det fordringar som avser både passagerarkrav (238 § p 1) och andra personskadekrav (238 § p 2) liksom sakskadekrav (238 § p 3) kan redaren välja om begränsningsfonden skall omfatta alla tre ansvarsbeloppen eller bara något eller några av dem (jfr kommentaren till 351 §). Den omständigheten att en begäran om kvarstad bara har framställts avseende ett sakskadekrav hindrar inte att begränsningsfonden också upprättas till säkerhet för personskadekrav som avses i 238 § p 2. Redaren kanske vet att sådana krav föreligger fastän de ännu inte har föranlett några rättsliga åtgärder. Han har också möjlighet att på ett senare stadium utvidga fonden till att avse ytterligare ett ansvarsbelopp. Detta bör vara möjligt även om talan redan hade väckts vid annan domstol för krav som omfattas av detta ansvarsbelopp när den första delen av fonden upprättades eller om den väcks senare eller, eventuellt, inte har väckts överhuvudtaget.

Frågan är då om det också är möjligt att upprätta begränsningsfond vid olika domstolar, en avseende personskador som avses i 238 § p 2 och en annan avseende sakskadador (238 § p 3). Eftersom de personskadefordringar som inte får full betalning från beloppet i p 2 skall ha rätt till betalning ur beloppet i p 3 är detta emellertid inte möjligt. Vill redaren upprätta en fond avseende sådana personskador måste denna på grund härav omfatta båda beloppen och den måste således upprättas vid en och samma domstol. Däremot kan det i och för sig tänkas att begränsningsfonder upprättas vid olika domstolar, en avseende passagerarkrav och en annan avseende krav som avses i 238 § p 2 och/eller 3 (jfr prop s 319). Ett av lagrådet framfört förslag om att en senare upprättad fond måste upprättas vid samma domstol som den första avvisades av departementschefen (jfr prop s 288 och 319).

7. *Begränsningsfondens ställning vid redarens konkurs*

För det fall att fonden upprättas genom att redarens försäkringsgivare ställer garanti för fondbeloppet ingår fonden inte i redarens konkursbo (jfr 95 § tredje stycket försäkringsavtalslagen). I regel torde emellertid fonden upprättas genom att en bankgaranti överlämnas till rätten. Man kan givetvis inte heller helt bortse från möjligheten att ansvarsbeloppet betalas in kontant eller att värdehandlingar överlämnas, t ex aktier eller obligationer. För dessa fall anförde departementschefen i lagrådsremissen (prop s 119) i frågan om fonden ingick i konkursboet:

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

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

Lagrådet ansåg för sin del att det var naturligare att betrakta inbetalningen till fonden som jämställd med ställande av säkerhet (jfr 37 § 2 st konkurslagen). Lagrådet framhöll att medlen ju inte i och med inbetalningen kommer borgenärerna till handa som likvid för deras fordringar. Det överskott som till äventyrs uppstår i fonden måste också enligt lagrådet räknas som konkursboets egendom (prop s 287). Uttalandet föranledde inte någon gensaga från departementschefen utan tvärtom ett vagn instämmande (prop s 316).

8. *Begränsningsfonden anses upprättad för alla skadeståndsansvariga*

Avsikten med globalbegränsningen är att ansvarsbeloppet skall gälla som ett tak för alla fordringar som kan uppkomma med anledning av en och samma händelse, oberoende av om ansvaret görs gällande bara mot en eller mot flera personer (jfr 238 § p 4). Som en konsekvens härav

föreskrivs i *andra stycket* att en fond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Har redaren upprättat en fond kan kvarstad sedan inte beviljas i egendom tillhörande någon annan som kan göras ansvarig med anledning av samma händelse. Borgenärerna har i och med fonden fått den säkerhet som de har rätt till under förutsättning att ansvarsbegränsning gäller för fordringen. Men på samma sätt som den som upprättat fonden inte därigenom blir skyddad mot kvarstadsåtgärder och exekution riktad mot en annan egendom, såvitt avser fordringar som *inte* är föremål för begränsning enligt 235–237 §§, gäller detsamma givetvis övriga personer som är ansvariga. Vill en borgenär t ex göra gällande att befraktaren gjort sig skyldig till uppsåtligt handlande finns möjlighet att av denne begära ytterligare säkerhet, utöver den som den av bortfraktaren upprättade fonden innebär. Mot befraktaren kan i så fall också föras fastställsetalan om att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger. (Se kommentaren till tredje stycket.)

9. Begränsningsfonden gäller till förmån för samtliga borgenärer

Eftersom fonden skall täcka allt ansvar som uppkommer med anledning av samma händelse utgör fonden säkerhet för samtliga fordringar som är av det slag (se 235 § jämförd med 236 §) att ansvarsbeloppet i fråga skall betalas ur detta. Av denna anledning kan, sedan fonden väl har upprättats, den som upprättat fonden och den borgenär, vars talan eller begäran om kvarstad m m föranledde att fonden upprättades, inte disponera över den. Först sedan anmälningstiden har gått ut är detta möjligt, och det krävs då dessutom att samtliga borgenärer som har anmält sina fordringar ger sitt samtycke (jfr 358 §). Varje borgenär som anmält en fordran har således sedan möjlighet att framtvunga en av domstolen företagen fördelning av fonden, om han inte på annat sätt får sina intressen tillgodosedda. (Att borgenär har rätt att anhängiggöra begränsningsmål framgår av denna paragrafs fjärde stycke.)

10. Vilka fordringar kan betalas ur fonden?

Bara fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser får betalas ur fonden. Har fonden upprättats t ex för både passagerarkrav och andra personskadekrav (jfr 238 § p 2) och ger passagerarfonden överskott får detta som framgår av 238 § inte användas till att betala de andra personskadekraven. Av *andra stycket andra punkten* följer att överskottet inte heller får användas till att betala krav som inte är föremål för ansvarsbegränsning, t ex kontraktuella krav för varvsreparationer eller för bärgarlön. Har fonden upprättats genom inbetalning av kontanta medel eller genom att

obligationer, aktier eller dylikt har överlämnats som säkerhet skall överskottet återlämnas till den som upprättade fonden. Därmed blir det givetvis tillgängligt för betalning av andra krav än sådana som är begränsningsbara enligt 235 § jämförd med 236 §. Om fondsupprättaren har gått i konkurs skall på motsvarande sätt överskottet lämnas till konkursboet.

Den omständigheten att det visar sig att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger saknar däremot betydelse. Fonden skall ändå fördelas (se 363 § 3 st).

11. *Kanalisering av tvister till begränsningsmålet*

Sedan begränsningsfond har upprättats skall alla tvister, som rör de fordringar som görs gällande för betalning ur fonden, och därmed sammanhängande frågor avgöras i ett sammanhang. Därmed vinnas att förfarandet blir mera effektivt än om talan kan väckas vid olika domstolar samt att sinsemellan motstridiga domar angående rätten till ansvarsbegränsning kan undvikas. Vad nu har sagts gäller emellertid bara om talan väcks här i landet. Givetvis kan den svenska lagstiftningen inte lägga hinder i vägen för att talan väcks utomlands.

I *tredje stycket* föreskrivs att talan om en fordran som är av det slag att den är föremål för ansvarsbegränsning får väckas bara i begränsningsmål sedan fonden har upprättats. Detsamma gäller frågan om den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning och frågor om fondens fördelning. Som har berörts tidigare (ovan p 8) föreligger det däremot inte något hinder mot att väcka fastställelsetalan mot annan person än den som upprättat fonden med yrkande att denne skall förklaras obegränsat ansvarig för en fordran som omfattas av ansvarsbeloppet. Bevisstema och utredning kan här vara av annat slag än vid talan mot den som har upprättat fonden och det har därför inte ansetts medföra några nackdelar att tillåta särskild talan härom. I Danmark och Norge är särskild talan även i detta senare hänseende hänvisad till begränsningsmålet.

Tvistemål som redan har inletts när begränsningsfonden upprättas får emellertid fullföljas vid den domstol där de väckts. För att säkerställa att övriga borgenärer kan bevaka sina intressen i denna rättegång och delta i denna som intervenienter, om de har invändningar mot krav som där har framställts, föreskrivs i 356 § att borgenär som anmäler fordran skall underrätta om eventuellt pågående rättegång. — Det mest praktiska torde dock vara att parterna enas om att den först väckta talan återkallas och att fordringen i stället anmäls i begränsningsmålet. I den mån så inte

sker får emellertid dom i målet läggas till grund vid fördelningen av ansvarsbeloppet. Som framgår av 356 § innebär den omständigheten att särskild rättegång redan pågår när fonden upprättas inte att borgenären är befriad från att anmäla fordringen. Om detta inte sker riskerar denne borgenär att den som upprättat fonden och de borgenärer som har anmält sina fordringar träffar förlikning om fördelning av ansvarsbeloppet och begär fondens upplösning (jfr 358 §).

Det är endast om fonden har upprättats i Sverige som talan därefter inte får föras i annan ordning än inom begränsningsmålets ram. Har fonden upprättats utomlands kan således talan väckas vid svensk domstol i de frågor som avses i tredje stycket. Detta gäller även om fonden har upprättats i någon av de övriga nordiska länderna. Eftersom dom meddelad i nordiskt land är verkställbar i annat nordiskt land hade man i och för sig kunnat tänka sig en annan ordning. Detta hade å andra sidan kunnat medföra stora olägenheter och kostnader för borgenärerna.

Bestämmelserna i tredje stycket gäller emellertid inte undantagslöst. Har parterna innan tvisten uppkom träffat avtal om att eventuella tvister skall lösas av skiljemän eller av utländsk domstol har dessa överenskommelser företräde framför kanaliseringsregeln. Däremot anses en jurisdiktionsklausul som hänvisar till domstol här i landet få vika för kanaliseringsregeln (jfr prop s 121).

12. *Begäran om fördelning av fonden*

Vem har rätt att begära att begränsningsfonden fördelas av domstolen? Denna fråga besvaras i *fjärde stycket* så, att denna rätt tillkommer den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och borgenär som har anmält sin fordran mot fonden. Däremot har det inte ansetts att en person för vilken fonden har verkan (t ex en besättningsmedlem som har orsakat skadan) har rätt att begära att fonden skall fördelas. Yrkande om fördelning framställs genom ansökan om stämning (359 § 1 st). Härigenom anhängiggörs det sk begränsningsmålet.

Det är inte ett krav att den borgenär som anhängiggör begränsningsmålet har anmält sin fordran inom den anmälningsfrist som har fastställts av domstolen enligt 354 § 1 st. Som framgår av 363 § har det ansetts nödvändigt att medge att borgenärer även på ett senare stadium får anmäla sina fordringar och få dem beaktade vid fördelningen av ansvarsbeloppet. Anmälningsfristens utgång har således inte preklusionsverkan. Möjligheten att anhängiggöra begränsningsmål föreligger därför i och för sig även för borgenärer som försummat att anmäla sina fordringar före fristens utgång.

När en ansökan om upprättande av en fond kommer in till domstolen behandlas ansökan som ett domstolsärende. Inom ramen för detta vidtas sedan de åtgärder som nämns i 353–355 §§, dvs beslut fattas om fondens storlek och tilläggsbelopp, kungörelser och underrättelser utfärdas och, eventuellt, förvaltare förordnas. Sedan anmälningstiden har löpt ut ligger frågan om begränsningsfondens vidare öden i parternas händer. Dessa kan antingen träffa en överenskommelse om fördelning av fonden, varefter denna på deras begäran upplöses (jfr 358 §). Eller också begär någon av dem att domstolen skall fördela fonden och vidta de åtgärder som dessförinnan är nödvändiga, dvs avgöra tvistiga fordringar och frågor om ansvar och ansvarsbegränsning. För att ett begränsningsmål skall påbörjas krävs, som nämnts, ett initiativ från någon av parterna i form av en ansökan om stämning. Sedan startskottet väl har gått för begränsningsmålet krävs emellertid inte ytterligare stämningar. Fordringarna är redan anmälda i fondärendet. För den händelse någon ytterligare borgenär vill anmäla en fordran kan detta ske genom en vanlig skrift, av vilken givetvis bör framgå vad han fordrar och de ytterligare omständigheter som kan behöva anges för att fordran skall kunna behandlas i begränsningsmålet.

241 §

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond, som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses

i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige säkerhet som har ställts. Begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan sådan åtgärd företagits eller säkerhets ställts, åtgärden hävas och säkerheten frigges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anläppt efter händelsen; eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har åsamkats en person ombord på fartyget; eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas, om det visas att en fond, som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat, är jämförbar med en sådan begränsningsfond som avses i 240 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

Förarbeten: SOU 1981: 8 s 80 och 145–148; prop 1982/83: 159 s 122–124, 288–289 och 316–317; NJA II 1983 s 323–329; NOU 1980: 55 s 32–38.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1961: 33 s 41–43 och prop 1964: 35 s 88–92.

Litteratur: Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning (1929) s 52–54.

1. Begränsningsfondens rättsverkningar

Vissa av rättsverkningarna framgår av 240 § 2 och 3 st. I denna paragraf behandlas de rättsverkningar som fonden medför när det gäller möjligheten för borgenärerna att få annan säkerhet för sin fordran eller verkställighet av dom. Här regleras vidare vilka konsekvenser som fondens

upprättande får för sådana säkerhets- och verkställighetsåtgärder som redan har beslutats.

Första stycket motsvaras i konventionen av art 13:1 och andra och tredje styckena av art 13:2. Fjärde stycket saknar motsvarighet i konventionen medan femte stycket motsvarar art 13:3.

2. Bakgrund

Bestämmelserna kan härledas till art 8 i 1924 års konvention (jfr 262 § SjöL 1928). Denna artikel gällde "en cas de saisie de la navire". Därmed avsågs i första hand att bestämmelsen var tillämplig om fartyget hade belagts med eller begärts belagd med kvarstad. Men uttrycket torde också ha omfattat utmätning (jfr diskussionen av denna fråga i prop 1982/83 s 289 och 316). Det tolkades emellertid enbart som omfattande kvarstad och annan handräckning. I artikeln reglerades vilka rättsverkningar som skulle följa om redaren i ett sådant fall, för att undgå kvarstaden eller handräckningen, ställde säkerhet upp till fulla ansvarsbeloppet. Lagrådet sammanfattade bestämmelsens innebörd på följande sätt (se *Wikander* s 53).

"Om redaren till sitt fredande från sökt eller beviljad kvarstad eller annan handräckning ställt säkerhet till förmån för en borgenär, vilkens betalningsrätt är begränsad, och säkerheten motsvarar hela ansvarsbeloppet, äger å ena sidan redaren till skydd mot andra, till samma ansvarsbelopp begränsade borgenärs handräckningsyrkande hänvisa till den ställda säkerheten och å andra sidan envar sådan borgenär hos vederbörande myndighet utverka förklaring att säkerheten gäller jämväl hans fordran."

I art 8 och 262 § SjöL 1928 meddelades vidare en bestämmelse för det fall att säkerheten inte uppgick till fulla ansvarsbeloppet. Verkan därav var att bedöma "efter omständigheterna".

1957 års konvention innehöll i art 5 mera detaljerade bestämmelser i ämnet. Skyldighet att frige annan säkerhet gällde bara om den nya säkerheten hade ställts i vissa hamnar som typiskt sett hade en viss anknytning till den inträffade händelsen. I andra fall var bestämmelserna fakultativa. Häremot svarande bestämmelser infördes i 257 §, som reglerade säkerhet som ställts inom Norden, och 258 § som behandlade det fallet att säkerhet hade ställts utanför Norden. (Bestämmelserna fick i samband med sjölagsändringarna 1973 beteckningarna ändrade till 237–238 §§.)

Enligt 257 § skulle kvarstad (eller annan handräckning) under alla

förhållanden hävas om redaren *inom Norden* ställde säkerhet som täckte ansvarsbeloppet och ett tillägg för ränta och kostnader. Säkerheten skulle kunna åberopas även mot andra borgenärer med begränsningsbara fordringar och gällde även till förmån för dessa borgenärer. Hade säkerhet ställts tidigare för en sådan fordran skulle den på redarens begäran friges.

Samma regler gällde enligt 258 § om "betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet" *utom Norden* ställdes på en ort som hade viss närmare angiven anknytning till den händelse som hade givit upphov till fordringarna (jfr de nuvarande i 241 § tredje stycket a)–c) angivna hamnarna). I annat fall var bestämmelserna fakultativa.

I sjölagskommitténs förslag hade säkerhet som ställts till fulla ansvarsbeloppet också den verkan att *utmätning* därmed blev omöjlig för en enskild borgenärs fordran. På den punkten avvisades emellertid kommitténs förslag sedan lagberedningen framhållit att det knappast kunde anses rimligt att en ställd säkerhet skulle kunna förhindra utmätning på grund av en lagakraftvunnen dom, i synnerhet som svensk dom i regel inte kunde verkställas utomlands. "I detta sammanhang tillkommer att säkerheten förutsättes vara ställd utom riket och att svensk dom i regel icke kan exekveras utomlands. Borgenär, som efter en kanske kostsam rättegång i Sverige fått sin fordran fastställd, kan därför bli nödsakad anhängiggöra ny process i utlandet för att utfå sin fordran ur säkerheten. Enligt första stycket skall säkerheten visserligen vara för borgenären tillgänglig men däri kan — enligt vad lagberedningen antager — icke inläggas, att exekution skall kunna erhållas i säkerheten på grund av svensk dom. Lagberedningen anser även betänkligheter möta mot att göra reglerna tillämpliga vid utmätning på grund av icke lagakraftvunnen dom och hemställer därför, att reglerna om hävande av utmätning får utgå." (Prop 1964: 35 s 90, jfr s 86–87.)

Bestämmelserna i art 13 i 1976 års konvention bygger på förutsättningen att en begränsningsfond har upprättats, medan det i de tidigare konventionstexterna bara i allmänna ordalag talades om att "tillräcklig borgen eller säkerhet" hade ställts. I sak föreligger emellertid inte några större skillnader. Liksom tidigare skall ny kvarstad mm vägras och beviljad säkerhetsåtgärd hävas om begränsningsfonden har upprättats på en ort som har viss närmare anknytning till den ansvarsgrundande händelsen. Bestämmelsen är således då obligatorisk. I andra fall är den fakultativ. Bestämmelserna kompletteras med en föreskrift om att den borgenär som anmält en fordran mot fonden får hålla sig till fonden. Han kan således inte begära säkerhet eller annan åtgärd i annan egendom.

Vid utarbetandet av 1976 års konvention diskuterades visserligen om man, liksom i art VI i 1969 års oljeansvarighetskonvention, skulle föreskriva att de personer, för vars räkning fonden hade upprättats, därefter var under alla förhållanden skyddade mot att annan egendom som tillhörde dem användes för att säkerställa borgenärernas krav. Till skillnad från 1969 års konvention innehåller emellertid 1976 års konvention inte några bestämmelser om domsrätt och verkställighet av dom. Det ansågs därför att borgenärerna, även om en begränsningsfond hade upprättats, i viss utsträckning måste ha rätt att utverka säkerhet i annat land, eftersom de eljest kunde bli tvungna att föra talan i ett land som var avlägset beläget och som inte hade någon relevant anknytning till denne borgenärs ersättningskrav. (Ds Ju 1976: 12 s 46.)

I de nuvarande bestämmelserna gäller gäldenärsskyddet inte bara kvarstad utan också utmätning. Detta var redan tidigare fallet i Norge (jfr *Selvig*, MarIus nr 25 § 4.51). Eftersom man i förslaget till de nu gällande bestämmelserna hade reglerat hur den gemensamma säkerhet som begränsningsfonden utgör skulle fördelas, med rätt bl a för borgenärerna att göra invändningar mot andra borgenärs krav, ansåg man det nu möjligt att i förslaget också utvidga gäldenärernas skydd till att gälla skydd mot utmätning i annan egendom än fonden. Frågan om hur konventionen på denna punkt rätteligen skulle tolkas diskuterades i detta sammanhang. Från lagrådets sida framhölls att den franska textens "saisie" torde omfatta utmätning men att det var mera tveksamt om detsamma gällde den engelska konventionstextens "arrested or attached" (prop 1982/83: 159 s 289). Departementschefen upplyste med anledning härav att enligt vad han inhämtat "arrested or attached" i vart fall inbegriper sådant säkerställande av egendom som sker genom utmätning, även om senare åtgärder i utmätningförfarandet, såsom försäljning av utmätt gods osv, inte innefattas i uttrycket (prop s 316). Någon ändring i lagtexten företogs därför inte. Man nöjde sig med ett motivuttalande om att det för hävande av utmätning förutsattes, att utmätningen ännu inte hade avslutats genom lagakraftvunnet beslut om utbetalning av medel som influtit vid försäljning av den utmäta egendomen.

3. *Begränsningsfonden är ett skydd mot säkerhets- och verkställighetsåtgärder*

Syftet med att upprätta en begränsningsfond är att så långt möjligt åstadkomma en kanalisering till fonden av alla fordringar som är föremål för begränsning. Verkställighet i andra tillgångar än fonden bör i princip förhindras (jfr 240 §). När en begränsningsfond har upprättats är därför

den som har upprättat fonden, med de begränsningar som följer av denna paragraf, skyddad mot säkerhetsåtgärder och utmätning. En fordran som kan göras gällande mot fonden kan inte heller utgöra grund för att försätta den som har upprättat fonden i konkurs. Enligt 238 § 4. och 240 § 2 st gäller samma skydd för alla dem som kan åberopa samma ansvarsgräns (jfr prop. s 122).

Begränsningsfonden utgör bara skydd mot kvarstad och utmätning om fordringen är ”av det slag som ansvarsgränsen avser” (jfr 240 § 2 st). *Det krävs också att rätt till ansvarsbegränsning faktiskt föreligger.* (jfr uttrycket ”och som har rätt till ansvarsbegränsning” i 241 § 1 st i. f.) Kan borgenären göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger kan han således utverka *ytterligare* säkerhet för sitt krav utöver den som fonden utgör. Att fonden skall fördelas även om situation som avses i 237 § föreligger följer av 363 § 3 st. Han kan därför inte genom ansökan om *kvarstad* utverka säkerhet för mer än den del av fordringen som inte täcks av fonden. Har borgenären, innan han fått någon utdelning ur fonden, erhållit en dom, som innebär att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, kan *verkställighet* däremot ske för hela denna fordran utan hinder av bestämmelserna i 241 §. Rätten till verkställighet i andra tillgångar gäller således inte bara i den utsträckning fordringen överstiger vad borgenären sedermera skulle kunna erhålla vid fördelning av fonden (jfr NOU 1980: 55 s. 33). Räcker därvid den ersättningsansvariges andra tillgångar för verkställighet av hela fordringens belopp upphör givetvis därmed fordringen att existera och därmed även rätten till utdelning ur fonden.

Att begränsningsfonden i vissa fall utgör ett absolut hinder mot kvarstad och utmätning medan bestämmelserna härom i andra fall är fakultativa sammanhänger med att man velat uppnå en rimlig balans mellan gäldenärens och borgenärens intressen. Har en borgenär *anmält* sin fordran mot fonden har det ansetts rimligt att han håller sig till den säkerhet han därmed har fått och att han nöjer sig med att få betalning ur fonden. Detsamma gäller om fonden är upprättad i Sverige eller i annat nordiskt land. Har fonden upprättats i utomnordiskt land är det å andra sidan rimligt att åtminstone kräva, att det finns ett samband mellan fordringen och detta land och garantier för att borgenären på ett effektivt sätt kan hävda sin rätt där. Det är generellt sett mera betänkligt att låta fonden få den verkan att en redan beviljad kvarstad *håvs*, än att fonden får verkan av *hinder mot ytterligare* kvarstad eller mot utmätning.

I den mån begränsningsfonden utgör hinder mot kvarstad och utmätning blir den också av indirekt betydelse för sjöpanträtten, eftersom den

ettåriga preskriptionstid som är föreskriven för sjöpanträtt inte kan avbrytas i sådant fall. I de norska förarbetena har gjorts gällande att bestämmelsen i 248 § om att preskriptionstiden inte löper, medan laga hinder möter mot att fartyget beläggs med kvarstad och utmätning, får stå tillbaka för reglerna i 241 § (NOU 1980: 55 s 33). Den situationen kan emellertid inträffa att verkningarna av fondens upprättande upphör, därför att den säkerhet som har lämnats för ansvarsbeloppet har sjunkit i värde och att fondens upprättare underlåter att efter föreläggande fylla på fonden med ytterligare säkerhet (jfr 353 § 4 st i f). I ett sådant fall har borgenärerna, under den tid begränsningsfonden hindrade kvarstad och utmätning, på grund av bestämmelserna i 241 § varit förhindrade att avbryta preskription. Det synes då rimligt att anse att laga hinder därmed har mött på sätt avses i 248 § 2 st och att således preskriptionstiden fortsätter att löpa, när verkningarna av fondens upprättande upphör enligt 353 § 4 st.

4. *Anmälan av en fordran mot begränsningsfonden är absolut hinder mot kvarstad och utmätning*

Detta följer av *första stycket*. Den som har anmält sin fordran mot fonden får därmed också anses ha godtagit att denna utgör en säkerhet för hans fordran och att det är ur fonden som han skall få den betalning han har rätt till enligt begränsningsreglerna. Bestämmelsen gäller bara om fonden är upprättad i Sverige eller i annan stat som har tillträtt 1976 års konvention. Definitionen av uttrycket "konventionsstat" finns i 243 a § 3 st. Har fonden upprättats i icke-konventionsstat kan dock bestämmelsen ges motsvarande tillämpning enligt fjärde stycket.

Den spärregel som första stycket innehåller har bara verkan för den fordran som har anmälts. Har borgenären flera fordringar men har han till äventyrs bara anmält en av dem mot fonden, blir bestämmelserna i andra och tredje styckena avgörande för om han har möjlighet att kräva ytterligare säkerhet för de övriga eller kan begära utmätning (jfr orden "i anledning av denna fordran").

Den omständigheten att en anmälan av en fordran sedan återtas saknar betydelse vid tillämpningen av denna bestämmelse. Härmed säkras den kanalisering av fordringarna till fonden och begränsningsmålet som bestämmelserna åsyftar.

Som nämnts ovan (under 3) är det en förutsättning för spärrverkan att *fordringen är av det slag som ansvarsgränsen avser*. Detta medför för det första att fordringar som överhuvudtaget inte är begränsningsbara enligt 235 § jfrd med 236 § inte drabbas. För det andra innebär det att bestämmelsen

inte blir tillämplig för det fallet att borgenären av misstag har anmält en passagerarfordran (jfr 238 § p 1) i en fond som bara avser saksador och liknande (jfr 238 § p 3).

5. *Nordisk begränsningsfond utgör absolut hinder mot kvarstad och utmätning*

I detta fall har åtgärden verkan både såvitt avser redan beviljade åtgärder och framtida åtgärder. Liksom är fallet i första stycket följer av bestämmelserna i *andra stycket* att begränsningsfondens upprättande får den verkan att kvarstad sedan inte kan beviljas i annan egendom som tillhör någon av dem som ansvarsgränsen gäller för. Inte heller kan utmätning ske, tex för en dom som en av borgenärerna har hunnit utverka innan fonden upprättades. De allmänna förutsättningar som har berörts ovan (under 3) skall givetvis föreligga. Det skall med andra ord vara fråga om en fordran som faktiskt är föremål för ansvarsbegränsning enligt 235–237 §§. Har en kvarstads- eller utmätningsåtgärd redan skett, skall den hävas, och säkerhet som har ställts för att avvärja åtgärden eller för att få den hävd skall friges. Innebörden av föreskriften att utmätningen skall hävas diskuterades under lagens tillkomst. Lagrådet framhöll att det för tillämpning av denna del av bestämmelsen förutsattes att det var fråga om en utmätning som ännu inte hade avslutats genom lagakraftvunnet beslut om utbetalning av influtna medel till utmätningsborgenären. ”Hävning av pågående utmätning, som fortskridit så långt att den utmäta egendomen sålts, bör med analog tillämpning av 4 kap 33 § utsökningsbalken avse rätten till influtna medel.” (Prop s 289.) Departementschefen framhöll med anledning av detta, att det låg i sakens natur att en verkställd utmätning inte kunde hävas, om de särskilda bestämmelserna som reglerar utmätningsförfarandet inte medgav detta. ”Bestämmelsen i konventionen tar självfallet i första hand sikte på situationer där den utmäta egendomen ännu inte har sålts. Skulle utmätningsförfarandet ha fortskridit så långt som till försäljning, får bestämmelserna i förevarande paragraf tillämpas på det sätt som lagrådet har förordat.” (Prop s 317.)

6. *Rättsverkningarna av fond i icke-nordisk konventionsstat*

Om fonden har upprättats i utomnordisk konventionsstat är bestämmelserna bara i vissa fall obligatoriska. Begärs det kvarstad eller utmätning eller har sådan åtgärd redan skett, kan den mot vilken åtgärden riktas undgå kvarstaden eller utmätningen eller få åtgärden hävd under två förutsättningar, nämligen 1) att han visar att en begränsningsfond finns upprättad, av honom själv eller någon annan, när åtgärden skall beslutas

eller redan fanns upprättad när den redan verkställda kvarstaden eller utmätningståtgärden skedde, och 2) att fonden har upprättats i en hamn som har en sådan anknytning till fordringen som anges i *tredje stycket a)–c)*.

Här, liksom eljest, krävs givetvis ett initiativ från gäldenärens sida för att kvarstaden eller utmätningen skall hävas eller säkerhet skall frigges.

I bestämmelsen anges att fonden skall vara upprättad *i viss hamn*. Härmed avses inte annat än att den skall vara upprättad hos behörig myndighet i det område till vilket hamnen i jurisdiktionshänseende hör. Har fonden däremot upprättats i annat distrikt i samma stat är den obligatoriska bestämmelsen i tredje stycket p 2 inte tillämplig. I stället blir det fråga om att tillämpa den fakultativa bestämmelsen i samma stycke.

När det i *punkten a)* talas om den första hamn som fartyget har anläpt efter händelsen avses den hamn som fartyget *faktiskt* har anläpt, inte den hamn som den enligt planerna skulle ha anläpt. Har fartyget gått till nödhamn blir det denna hamn som blir aktuell. I *punkten b)* talas om *landstigningshamnen* beträffande personskada som har åsamkats en person ombord på fartyget. Härmed avses den hamn där personen i fråga lämnade fartyget för gott; har personen gått i land för ett tillfälligt besök räknas detta inte som landstigningshamn. Av uttrycket ”landstigningshamn” (”port of disembarkation”) följer vidare att det skall vara fråga om skada som har drabbat en person som *medföljer* fartyget som passagerare eller som medlem av besättningen. Eftersom besättningsmedlemmar i regel inte behöver se sina krav begränsade (jfr 236 § 5. jämförd med 243 a § 1 st) blir denna punkt i realiteten av betydelse bara när fonden avser passagerarkrav (jfr 238 § 1.). Om en sådan fond har upprättats, innebär den givetvis inte hinder för säkerhetsåtgärder eller verkställighetsåtgärder som avser andra personskadekrav, tex från personer som befann sig ombord på ett kolliderande fartyg.

I *punkten c)* talas om en fond som har upprättats i *lossningshamnen* om fordringen avser skada på fartygets last. Med lossningshamn avses den hamn där lasten faktiskt lossades, inte den hamn där den enligt frakta-talet skulle ha lossats. Även lastningshamnen kan vara lossningshamn i denna betydelse, nämligen om lasten lossats omedelbart efter inlastning-en, tex på grund av brand ombord.

Har fonden i annat fall än som nu nämnts upprättats i utomnordisk stat, gäller att domstolen eller kronofogdemyndigheten efter diskretionär prövning får avgöra om den omständigheten att en fond har upprättats skall medföra att begäran om kvarstad eller utmätning skall avslås eller

verkställd åtgärd skall hävas, resp säkerhet skall friges. Detta följer av *tredje stycket första punkten* som, bortsett från att bestämmelsen utformats som en fakultativ bestämmelse, överensstämmer med andra stycket. Även här krävs således att det är fråga om åtgärd riktad mot någon som fonden har verkan för enligt 240 § 2 st och att rätt till ansvarsbegränsning faktiskt föreligger, även om dessa förutsättningar inte har upprepats i tredje stycket.

I förhållande till den obligatoriska regeln i tredje stycket andra punkten föreligger emellertid den skillnaden att det inte spelar någon roll om fonden upprättades före eller efter det att den redan beslutade kvarstads- eller utmätningståtgärden verkställdes resp säkerheten gavs. Så var inte fallet enligt äldre rätt. Där föreskrevs (238 §) att också i detta fall redaren skulle visa att han redan *innan* kvarstads- eller utmätningståtgärden hade genomförts hade ställt betryggande säkerhet i utlandet. Som förut har anförts bör viss återhållsamhet emellertid iakttas när det gäller att häva en redan beslutad kvarstads- eller utmätningståtgärd som borgenären har utverkat här i landet. Har borgenären tex redan lagt ned kostnader på förfarandet i Sverige och/eller får det antas för honom medföra avsevärda olägenheter att vara hänvisad till att göra sin fordran gällande mot fond i utlandet bör borgenärens intressen ges företräde framför gäldenärens intresse att inte behöva betala mer än begränsningsreglerna föreskriver. Beträffande verkställighet av dom se kommentaren till 242 §.

7. Rättsverkningarna av fond i icke-konventionsstat

Det kan förekomma att en stat genomför lagstiftning på grundval av konventionen utan att ratificera denna. I ett annat land kan det finnas en lagstiftning om begränsning av skadeståndsansvar och upprättande av begränsningsfond, som visserligen skiljer sig från konventionen men som ger borgenärerna ett starkare skydd än konventionen. I fall som dessa finns det inte någon anledning att hindra att den i ett sådant land upprättade begränsningsfonden får samma rättsverkan som en begränsningsfond som har upprättats i konventionsstat. Av denna anledning föreskrivs i *fjärde stycket* att första och tredje styckena *kan* tillämpas om fonden i icke-konventionsstat är ”jämfällbar” med en begränsningsfond som avses i 240 §. Det åligger den som framställer begäran om tillämpning av denna bestämmelse att visa att lagstiftningen i landet i fråga innebär att fonden är jämfällbar med en fond som upprättats enligt 1976 års konvention.

Vid bedömningen av jämfällbarhetsrekvisitet bör avgörande vikt givetvis fästas vid ansvarsbeloppets storlek. Uppgår detta till minst det belopp

som konventionen föreskriver talar detta för att fonderna är jämställbara. Men även andra regler kan vara av betydelse, särskilt reglerna om vilka slag av fordringar som har rätt till utdelning och reglerna för hur fördelningen skall ske. Dessa bestämmelser kan på sådant sätt begränsa borgenärens rätt eller försvåra för honom att göra den gällande att fonderna inte bör behandlas som jämställbara.

Även om jämställdhet formellt sett föreligger bör upprättandet av en fond i icke-konventionsstat inte utgöra hinder för en borgenär att få kvarstad eller utmätning här i landet eller att få beviljad sådan åtgärd att bestå, om det framstår som oskäligt att han skall hålla sig enbart till fond som upprättats i icke-konventionsstat. Starka skäl måste anses föreligga för att häva en redan beviljad kvarstad eller beslutad utmätning.

8. *Borgenären skall ha faktisk möjlighet att få sin rätt*

Borgenären skall kunna framställa krav mot fonden vid den domstol eller den myndighet som förvaltar fonden. Vidare skall han ha möjlighet att av fondens medel få ut det belopp han har rätt till och att föra över detta belopp till ett annat land. Detta följer av *femte stycket*.

En regel som skyddade borgenären mot främst diskriminerande lagstiftning i annat land fanns också i 1957 års konvention (art 5:1 i f). Den har byggts ut i 1976 års konvention och innehåller nu betydelsefulla preciseringar. Borgenären skall således ha rätt att enligt allmänna processrättsliga regler föra talan om fordringen i det land där fonden har upprättats och att med stöd av domen få exekution i fonden. Vidare skall det finnas möjlighet att utan hinder av valutarestriktioner eller liknande regler föra ut beloppet från det land där fonden finns. Specialregler om ansvarsbegränsning, preklusion och preskription skall också beaktas, om de innebär att borgenärens rätt inskränks eller bortfaller jämfört med vad som gäller hos oss. Det kan också förekomma att handläggningstiderna för fondproceduren i ett visst land är så långsamma, att det inte är rimligt att kräva att borgenären skall behöva vänta längre på att få sin rätt. Vidare kan han på grund av krig, rasförföljelse eller liknande vara hindrad att få sin rätt.

Föreligger någon av dessa situationer skall borgenären således vara oförhindrad att i Sverige få kvarstad eller utmätning för sin fordran utan hinder av den begränsningsfond som har upprättats i utlandet.

242 §

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten, om någon begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

En dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket får verkställas utan hinder av 241 §. Innehåller domen sådant förbehåll, kan den ändå verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten med tillämpning av 241 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Om begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 14 kap.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 78, 148–149; prop 1982/83:159 s 125–126, 289–290 och 317; NJA II 1983 s 329–331; NOU 1980:55 s 38–41.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1961:33 s 43–50; prop 1964:35 s 93–102.

1. Ansvarsbegränsning utan begränsningsfond

I motsats till vad som gäller i några andra länder, tex Frankrike och Västtyskland, är det *inte i de nordiska länderna en förutsättning för rätt till ansvarsbegränsning att en begränsningsfond upprättas*. Hos oss finns sådana bestämmelser visserligen när det gäller begränsning av skadestånd för oljeskador till sjöss (6 § OljeAL) men denna bestämmelse grundas på en tvingande reglering i 1969 års oljeansvarighetskonvention. Enligt 1976 års konvention har de fördragsslutande staterna däremot fått möjlighet att på denna punkt anordna sin interna lagstiftning enligt egna önskemål. I art 10:1 föreskrivs nämligen dels att ansvarsbegränsning kan åberopas, även om begränsningsfond inte har upprättats, dels att staterna i den nationella lagen kan uppställa krav på att en fond upprättas. Om ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond är med-

given, skall enligt art 10:2 konventionens regler (art 12) om hur fonden skall fördelas äga motsvarande tillämpning. I övrigt skall de processuella frågor som uppkommer avgöras enligt den nationella lagen i den stat där talan har väckts (art 10:3). Se vidare kommentaren till 240 §, särskilt under 2 och 4.

Mot denna bakgrund har i denna paragraf meddelats vissa bestämmelser om hur ansvarsbegränsningen skall genomföras när någon fond inte har upprättats. *Första stycket* innehåller den grundläggande principen att ansvarsbegränsning kan åberopas även om en fond inte har upprättats. I *andra stycket* regleras i vilken utsträckning andra fordringar än de som är föremål för talan kan beaktas, när dom skall meddelas beträffande begränsningsbara fordringar. *Tredje stycket* behandlar verkställighet av dom. Enligt *fjärde stycket* slutligen kan parterna överlämna frågor om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till avgörande genom dispasch.

2. Bakgrund

Det har tidigare i svensk rätt inte funnits några särskilda bestämmelser om hur ansvarsbegränsningen skulle kunna beaktas när dom skulle meddelas beträffande en eller flera fordringar men händelsen föranlett även andra fordringar. Inte heller har det funnits några regler om hur ansvarsbegränsningen skulle beaktas vid verkställighet av dom (annorlunda i bla Norge, se *Selvig*, MarLus nr 25 § 4.52). Däremot fanns en bestämmelse om att tvist om fördelning av ansvarighetsbeloppet kunde överlämnas till dispaschör (261 § 1 st SjöL 1928, sedermera ersatt av 259 § 1 st SjöL 1964). Den omständigheten att frågan om fördelning av ansvarsbeloppet på detta sätt hade överlämnats till dispaschör hindrade emellertid inte att en part som så önskade väckte talan i vanlig ordning. Tvärtom förutsattes att vissa delfrågor var av den karaktären att de måste avgöras av domstol innan fördelning av beloppet kunde ske (se kommentaren till 240 § under 2).

En enskild borgenär kunde givetvis inte utverka en dom som översteg ansvarsbeloppet, om den mot vilken ansvar gjordes gällande åberopade sin rätt till ansvarsbegränsning. Men fanns det flera borgenärer och behandlades inte alla borgenärernas fordringar i en och samma dom, förelåg det däremot en risk för att de i olika rättegångar kunde utverka domar på belopp som sammantagna översteg ansvarsbeloppet. Även om domarna innehöll förbehåll för att reglerna om ansvarsbegränsning skulle iakttas vid verkställigheten, kunde denna ändå inte uppskjutas genom att säkerhet ställdes. På grund härav kunde det i en sådan situation inte hindras att ansvarighetsbeloppet överskreds vid verkställigheten (se vi-

dare kommentaren till 240 §). Det är inte känt att detta förhållande i praktiken gav upphov till några påtagliga problem. Det torde ha varit relativt sällan som en tillämpning av begränsningsreglerna var aktuell och parterna synes då ofta ha reglerat frågan utan anlitan- de av domstolar eller verkställighetsmyndigheter. Men att ändamålsenliga lagregler saknades är uppenbart.

Ett system med obligatorisk begränsningsfond har fördelen att det, i varje fall inom konventionssystemets ram, garanterar de skadeståndsansvariga det skydd som begränsningsreglerna är avsedda att ge dem. De nordiska kommittéerna fann emellertid att ett sådant system i många fall är alltför tungrott. Detta gäller särskilt när antalet borgenärer är obetydligt. Efter en kollision mellan två bulklastfartyg kan det på ömse sidor vara fråga om fordringar från, förutom fartygets redare, en eller två lastägare. Det kan då för parterna framstå som långt fördelaktigare att en begränsningsfond icke upprättas utan att de själva i stället får ombesörja fördelningen av ansvarsbeloppet sedan eventuella tvister har avgjorts. Kvarstad kan begäras och säkerhet lämnas i vanlig ordning. Därmed undviks tex det omständliga anmälningsförfarandet. Part som har tillerkänts ersättning kan, om den inte betalas frivilligt, förfoga över sin säkerhet så snart tvister om fordringarna har lösts och utan att anmälningsfristens slut behöver avvaktas (jfr 358 §). För att underlätta ett sådant förfarande finns nu i 2 och 3 st vissa bestämmelser om förbehåll för ansvarsbegränsning och om verkställighet av dom.

3. Förbehåll om ansvarsbegränsning

Ansvarsbegränsning är beroende av att den som hålls ansvarig gör invändning om att rätt till ansvarsbegränsning föreligger. I ett mål kan dock inte andra fordringar beaktas än de som är föremål för talan i målet. Denna självklara utgångspunkt slås fast i *andra stycket*. Där föreskrivs emellertid också att redaren i mål angående en borgenärs fordran kan begära att det i domen tas in ett förbehåll om att även andra fordringar, som skall täckas med samma ansvarsbelopp, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen. Samma rätt tillkommer givetvis varje annan person som hålls ansvarig. De rättsverkningar som ett sådant förbehåll medför vid verkställighet genom myndighets försorg framgår av *tredje stycket*.

Om den eller de övriga fordringarna bara är sådana som redaren redan har betalt och som han således har övertagit (jfr kommentaren till 239 §) bör förbehåll dock inte tas, om redaren är förvissad om att andra fordringar inte finns. I så fall finns ju inte några andra parter än parterna i målet och fordringarnas belopp är kända. Det bör då i stället i domen

anges till vilket belopp borgenärens fordran skall begränsas med hänsyn till att även de fordringar som redaren har betalat skall beaktas vid fördelningen av ansvarsbeloppet. Detsamma gäller om en fordran har fastställts genom lagakraftvunnen dom som innehållit förbehåll om ansvarsbegränsning. En förutsättning är dock även i detta fall att redaren vet att andra fordringar inte finns och därför inte känner behov av något förbehåll i den dom som meddelas i den senare processen.

Antag att A efter en grundstötning har en fordran som avser lastskador och får denna fastställd genom dom som vinner laga kraft. Redaren vet att även lastägaren B har en stor skadeståndsfordran. På redarens begäran tas därför i domen in ett förbehåll för att A:s fordran på grund av andra föreliggande fordringar kan komma att bli underkastad ansvarsbegränsning. B väcker sedan talan mot redaren, som nu vet att preskriptionstiden har löpt ut och att ytterligare fordringar inte finns. Han kan då yrka att B:s fordran skall begränsas med hänsyn tagen till att redaren genom lagakraftvunnen dom har dömts att betala visst belopp till A. I denna situation kan domstolen inte i sitt domslut direkt behandla frågan om begränsning av A:s fordran eftersom denne inte är part i målet. Vad domstolen däremot kan göra är att bestämma till vilket belopp B:s fordran uppgår *före* ansvarsbegränsningen samt att ange till vilket belopp B:s fordran uppgår *efter* begränsning av ansvaret under förutsättning att ansvarsbeloppet fördelas mellan A och B. Redaren åstadkommer därmed en begränsning av B:s fordran. Men han kan inte utan att upprätta en begränsningsfond förhindra att A får verkställighet för hela sin fordran. Uppenbarligen har emellertid varken redaren eller borgenären A i detta läge något intresse av att en begränsningsfond upprättas, utan de torde snabbt kunna enas om vilket belopp redaren skall betala till A.

Vill redaren eller den som eljest är ansvarig att förbehåll skall tas in i domen för andra fordringar behöver dessa inte anges, än mindre behöver upplysas till vilka belopp de uppgår. Redaren behöver inte ens göra sannolikt att fordringarna finns. Rätt till förbehåll föreligger även om de kända fordringarnas belopp sammantagna understiger ansvarsbeloppet. Förbehållet skall endast innehålla att redaren (eller den eljest ansvarige) har förbehållit sig rätt till (ytterligare) ansvarsbegränsning med hänsyn till att andra fordringar föreligger (eller kan föreligga). Om i ett sådant fall den utdömda fordringen överstiger ansvarsbeloppet skall i domslutet den som är betalningsskyldig förpliktas att utge det belopp, till vilket fordringen enligt rättens prövning uppgår innan ansvarsbegränsning har skett (det förutsätts här att borgenären för en fullgörelsetalan). För den händelse domen vinner laga kraft och redaren underlåter att upprätta en

begränsningsfond, har nämligen borgenären rätt att få verkställighet för fordringens hela belopp (jfr 3 st). Av domslutet bör vidare framgå huruvida fordringen är av det slag att rätt till ansvarsbegränsning föreligger samt, om så är fallet, ansvarsbeloppets storlek och det begärda förbehållet.

Skulle genom domslutet mer än en borgenärs fordran bli fastställd till betalning och överstiger summan av dessa fordringar ansvarsbeloppet kan domslutet dessutom, om part så yrkar, innehålla en upplysning om till vilka belopp dessa fordringar uppgår efter ansvarsbegränsning, under förutsättning att ytterligare fordringar inte skall beaktas vid verkställigheten.

4. *Verkställighet av dom med eller utan förbehåll*

Om en dom, varigenom någon har förpliktats att till en annan person betala visst belopp, inte innehåller något förbehåll för andra fordringar skall den enligt 3 st 1 p verkställas på samma sätt som vanliga tvistemålsdomar, även om fordringen är begränsningsbar enligt 235 § jämförd med 236 §. Det hjälper då inte att den som har ålagts betalningsförpliktelse i samband med verkställigheten åberopar att även andra fordringar finns som skall erhålla betalning ur samma ansvarsbelopp. Inte ens om en begränsningsfond upprättas kan verkställigheten av domen uppskjutas. Efter att verkställighet har skett finns för redaren bara det skydd som följer av subrogationsregeln i 239 § 3 st.

Om domen däremot innehåller ett förbehåll som avses i 2 st kan ansvarsbegränsningen, förutom genom parternas åsämjande, bara ske genom att en begränsningsfond upprättas och ett begränsningsmål anhängiggörs. Upprättas inte begränsningsfond föreligger rätt för borgenären att få sin dom verkställd trots det förbehåll som domen innehåller, se 3 st 2 p.

Skulle emellertid en fond upprättas innan domen har verkställts, skall verkställighetsmyndigheten enligt 241 § pröva om förutsättningar föreligger för att hindra utmätning på grundval av domen. Detta betyder att en fond som har upprättats i Sverige eller i Danmark, Finland eller Norge hindrar fortsatt verkställighet (jfr 241 § 2 st). Detsamma gäller om den har upprättats på sådan ort som avses i 241 § 3 st 2 p.

I övrigt (se 241 § 3 st 1 p och 4 st) får verkställighetsmyndigheten diskretionärt pröva om fonden bör hindra verkställighet. Det är givet att de olägenheter som en uppskjuten verkställighet innebär för borgenären måste väga tungt vid denna prövning. Borgenären kan ha lagt ned både tid och avsevärda kostnader för att få en exekutionstitel. Han ska då inte

behöva finna sig i det dröjsmål med betalningen som en uppskjuten verkställighet skulle innebära. Särskilt om det kan göras gällande att fonden borde ha upprättats tidigare bör domen få verkställas. Det bör också beaktas att den dom som borgenären har erhållit troligen bara tillerkänns bevisverkan i det land där fonden har upprättats. Redaren, eller dennes försäkringsgivare, riskerar givetvis då att få betala utöver ansvarsbeloppet. Det bör dock erinras om att den som betalt en fordran, på grund av subrogationsregeln i 239 § 3 st, i och med betalningen inträder i borgenärens rätt intill det belopp som har betalats.

Andra frågor som bör värderas är om lagstiftning och rättspraxis i det land där fonden har upprättats tillförsäkrar borgenären en effektiv rätt att snabbt få i vart fall en preliminär utdelning på samma sätt som i vårt land (jfr 362 § 1 st). För den händelse redaren eller den som eljest är betalningsskyldig är beredd att omedelbart betala en större del av vad som kan beräknas tillfalla borgenären vid en fördelning av begränsningsfonden, talar detta givetvis för att verkställighet på grund av domen inte bör ske. I övrigt synes dock starka skäl böra föreligga för att vägra verkställighet på grund av lagakraftvunnen dom, när fonden upprättats i stat som avses i 241 § 3 st första punkten eller 4 st.

Dom med förbehåll som har meddelats i Danmark, Finland eller Norge skall bedömas på samma sätt som en svensk dom med förbehåll. Detta sammanhänger med att dom meddelad i annat nordiskt land är verkställbar i Sverige men givetvis inte kan ges en mera vittgående rättsverkan i Sverige än i det land där den meddelades. Regler svarande mot 242 § finns också i de danska, finska och norska sjölagarna.

Om verkställighetsmyndigheten skulle finna att domen inte får verkställas i de fall som avses i 241 § 2 st och 3 st 2 p är borgenären hänvisad till att anmäla sin fordran mot fonden. Detsamma gäller i princip om verkställighet skulle vägras när fond har upprättats i fall som avses i 241 § 3 st 1 p och 4 st. I sådant fall kan emellertid verkställighetsmyndighetens beslut på ansökan omprövas, tex om det senare skulle visa sig att fördelningen av fonden tar orimligt lång tid. I samtliga fall kan för övrigt omprövning av beslutet att vägra verkställighet ske om borgenären kan visa att fall som avses i 241 § 5 st föreligger, dvs han visar att han förhindrats att framställa krav mot fonden eller att han inte har möjlighet föra ut sin andel ur det land där fonden har upprättats.

5. *Dispasch angående ansvarsbeloppets storlek och fördelning*

Bestämmelsen i *fjärde stycket* om att frågor om ansvarsbeloppets storlek och fördelning kan hänskjutas till avgörande genom dispasch utgör ett

alternativ till bestämmelserna om begränsningsfond. Det kan ibland vara svårt att bestämma till vilket belopp ansvarsbeloppet skall uppgå – det fordrar tillämpning av 1969 års skeppsmättningskonvention. Eftersom fartyg i många fall inte behöver mätas enligt de nya reglerna förrän efter en tämligen lång övergångstid kan man räkna med att vissa problem kan uppkomma under de första åren efter ikraftträdandet (1982). Parterna kan även vilja till en opartisk person överlämna frågan om fördelningen av beloppet. Det krävs emellertid att samtliga kända parter är ense om att hänskjuta frågorna till dispaschören för att så skall kunna ske. I överensstämmelse med vad som gällde enligt äldre rätt utgör dispaschörförfarandet inte något hinder mot att talan väcks vid domstol i en eller flera av de aktuella frågorna. Dom i ett sådant mål bör då avvaktas av dispaschören.

Om det under dispaschörendets gång skulle visa sig att det finns en tidigare okänd borgenär som inte godtar att frågorna avgörs i denna ordning, måste förfarandet avbrytas. Frågorna får då istället avgöras i vanlig rättegång eller, om fond upprättas, i begränsningsmål.

Talan mot dispasch förs i vanlig ordning. Ingenting hindrar emellertid att parterna i förväg kommer överens om att låta sig nöja med dispaschörens beslut. Dispaschen har då närmast karaktären av skiljedom.

243 §

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

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

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

Förarbeten: SOU 1981:8 s 93–98 och 149–150; prop 1982/83: 159 s 63–68 och 126–127; NJA II 1983 s 331–333; NOU 1980: 55 s 41–45.

Förarbeten till äldre rätt: Prop 1964: 35 s 47, 56 och 65.

Litteratur: Grenander, Studier rörande redareansvarets legala begränsning (1953) s 129–138; Wikander, Redarens ansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning (1929) s 60–61; Några svenska rättsfall rörande statens ansvarighet för kollisionsskada vållad av dess krigsfartyg, Festskrift tillägnad Birger Ekeberg (1950) s 571–581; Røed, Krigsskips og offentlige statsskips rettslige stilling, AfS Bd 1 s 83 ff; Selvig, MarIus nr 35 § 4.3.

1. *Krigsfartyg, bärgningsfartyg och borrhplattformar*

Begränsningsreglerna har utformats med tanke på handelsfartyg och därmed jämförbara fartyg, t ex fiskefartyg. När dessa regler skall tillämpas på andra typer av fartyg uppstår oftast problem eftersom det då visar sig att reglerna leder till mer eller mindre orimliga resultat.

Trots de möjligheter till undantag som finns enligt art. 15 i 1976 års konvention är de nordiska ländernas begränsningsregler tillämpliga på alla typer av fartyg. I 243 § har man emellertid dels i vissa fall helt undantagit örlogsfartyg och andra statsfartyg från ansvarsbegränsning, dels för övriga fall föreskrivit en minimigräns för deras ansvarighet i *första stycket*. Vidare föreskrivs för oljeborrningsfartyg od samt för flyttbara plattformar som är avsedda för borrhning och utvinning av naturtillgångarna i havet att för deras ansvarighet endast gäller ett tak, dvs en maximigräns för ansvaret, *andra och tredje styckena*. Beträffande oljeborrningsfartyg och plattformar finns i konventionen bestämmelser i art 15: 4 och 15: 5 b).

2. *Bakgrund*

Innan den nu gällande lagstiftningen antogs gällde diskussionen om behovet av särregler bara örlogsfartyg och andra statsfartyg. Oljeborrningsfartyg och flyttbara plattformar är ganska nya företeelser och har

först på de senaste åren tilldragit sig juristernas intresse i detta sammanhang.

Beträffande statsfartyg föreskrevs emellertid redan i 1924 års konvention (art 13) att konventionen inte ägde tillämpning på krigsfartyg och sådana statsfartyg som var avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål. Det ansågs emellertid inte nödvändigt att i den svenska lagen återge denna bestämmelse. Frågan om begränsningsreglerna skulle tillämpas på krigsfartyg och andra statsfartyg lämnades öppen. (*Wikander*, Redareansvar och sjöpanträtt s 60.)

1957 års konvention innehöll inte något undantag för statsfartyg; det är oklart vad som var anledningen härtill. Några särskilda regler för dessa fartyg togs inte heller in i SjöL 1964 trots att både lagberedningen och Stockholms rådhusrätt vid remissbehandlingen föreslog att sådana fartyg skulle helt eller delvis undantagas från rätten till ansvarsbegränsning (prop 1964: 35 s 56). Departementschefens ställningstagande formulerades med beundransvärd knapphet. ”Icke heller anser jag, att särskilda bestämmelser bör införas för *krigsfartyg*” (prop s 65). Några ytterligare skäl angavs inte.

I den rättsvetenskapliga litteraturen ifrågasattes det berättigade i särskilt krigsfartygens rätt till ansvarsbegränsning. Det hävdades att i vart fall borde ansvarsgränserna för deras del bestämmas på annat sätt än för vanliga handelsfartyg. Det framhölls bl a att begränsningsbeloppen för dem blev extremt låga, eftersom de beräknades på grundval av fartygens dräktighet. Å andra sidan representerade krigsfartygen ett mycket större värde än handelsfartygen (jfr *Grenander* s 137).

I de nordiska ländernas rättspraxis hade emellertid slagits fast att både 1928 och 1964 års begränsningsregler gällde även för krigsfartyg och andra statsfartyg. Ett nytänkande på området kom först med *Bävern*, NJA 1978 s 334. *Bävern* var en ubåt som, medan den navigerade i undervattensläge, kolliderade med ett handelsfartyg. Denna situation skilde sig så väsentligt från normala kollisionfall att det enligt HD framstod som onaturligt att tillämpa begränsningsreglerna. HD fann därför, i likhet med tingsrätten och hovrätten, att staten i detta fall inte hade rätt till ansvarsbegränsning.

De bestämmelser som genom 1983 års lagstiftning infördes om statsfartyg i de nordiska sjölagarna är resultatet av en kompromiss mellan olika synpunkter som gjorde sig gällande i de nordiska sjölagskommittéerna. Från svensk sida hade man helst sett att staten inte alls skulle ha rätt till ansvarsbegränsning beträffande krigsfartyg och andra statsfartyg som uteslutande används för offentliga ändamål. Man framhöll att reg-

lerna historiskt sett – med en begränsning av redarens ansvar till sjöför-mögenheten – inte varit avsedda att gälla för krigsfartyg o.l. De försäkringsmässiga skäl som brukar åberopas som motiv för begränsningsreglerna gäller inte direkt för statsfartyg, eftersom dessa inte försäkras. Den svenska kommittén ansåg det också ”otillfredsställande att staten i sin offentliga verksamhet, i de fall då ersättningsskyldighet föreligger, inte skulle vara ansvarig gentemot medborgarna för hela den ekonomiska skada som kan härröra från denna verksamhet. Det framstår som särskilt stötande om full ersättning inte utgår i anledning av skada på person eller i anledning av dödsfall. Staten är givetvis närmare till hands att svara för skadan än en enskild medborgare. I detta sammanhang måste även beaktas de exceptionellt låga begränsningsbelopp som krigsfartygens förhållandevis ringa tonnage medför. De skäl som kan anses motivera låga begränsningsbelopp för vissa fartyg, främst de mindre handelsfartygen, föreligger över huvud taget inte för krigsfartygen.” (SOU 1981:8 s 97.) Man pekade också på att erfarenheterna visade att ett obegränsat ansvar från rent ekonomiska synpunkter saknade egentlig betydelse.

Från dansk och norsk sida var man emellertid inte beredd att upphäva begränsningsrätten helt. Man hänvisade till att ett ganska obetydligt fel till sjöss kan medföra utomordentligt stora skador på grund av de stora värden och speciella faror som är involverade. Även staten kunde därför ha behov av att bli befriad från ett katastrofansvar. Vid kollision med exempelvis ett värdefullt specialfartyg framstod det som omotiverat att försäkringsgivaren, som kalkylerat sin premie med utgångspunkt från att full ersättning sällan utgår vid kollisioner, skulle ställas förmånligare därför att skadan vållats av ett statsfartyg och inte av ett handelsfartyg. (Se vidare NOU 1980:55 s 41–43 som i realiteten är ett svar på argumenteringen i det svenska betänkandet SOU 1981:8 s 96–98 och s 169. Det svenska betänkandet förelåg i utkast när det norska skrevs.)

Mot denna bakgrund enades man om den kompromisslösning som framgår av 1 st. Frågan om denna var förenlig med konventionsförpliktelserna diskuterades ingående. Så ansågs emellertid vara fallet främst med hänsyn till att bestämmelserna i praktiken endast blev tillämpliga på svenska statsfartyg, eftersom de utländska åtnjuter immunitet.

Beträffande borrhingsfartyg medgavs staterna genom art. 15:4 i 1976 års konvention uttryckligen rätt att föreskriva högre ansvarsgränser än konventionens. Det har vidare i art 15:5 b) slagits fast att konventionen över huvud taget inte gäller flytande plattformar.

I Norge hade under år 1979 antagits särskilda ansvarsgränser för borrhfartyg och plattformar. Dessa regler utgjorde sedan förebilden för bestämmelserna i 2 och 3 st.

3. *Minimigränsen för statsfartyg*

Bestämmelsen i 1 st 1 p innebär att ansvaret under alla förhållanden skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 5 000 bruttoton (mätt enligt 1969 års skeppsmättningskonvention, se 238 § 6). Är fartyget större skall givetvis ansvarsgränserna bestämmas på grundval av fartygets aktuella dräktighet.

Uttrycket *örlogsfartyg och andra fartyg som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift* är i sak detsamma som förekommer i 22 § OljeAL och 2 § 1. lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. Förutom örlogsfartyg avses tex tull- och lotsbåtar, fartyg som används för kustövervakning och polisverksamhet, fyrskepp och sjömättningsfartyg. Det kan ibland vara svårt att avgöra om verksamheten är att anse som en rent statlig verksamhet. I den mån den är av det slaget att den likaväl kunde drivas av privata företag bör den inte anses vara driven för statsändamål. Isbrytning och bärgning är sådan verksamhet som kan välla tvivel. För att undanröja tillämpningssvårigheter i dessa vanliga fall har i bestämmelsen särskilt angivits att den inte skall tillämpas på fartyg som används för isbrytning och bärgning.

4. *Oberänsat ansvar för statsfartyg i vissa fall*

Den kompromiss som de nordiska länderna enades om i fråga om statsfartygs begränsningsrätt innebar bl a att någon sådan rätt inte föreligger när skadan har orsakats av *fartygets särskilda egenskaper eller användning*. Formuleringen går tillbaka på formuleringar som användes i Svea hovrätts dom i *Bävern*, NJA 1978 s 334, och i den norska sjölagskommitténs Instilling I (1961) s 21. Undantaget syftar i första hand på örlogsfartyg – när ubåtar navigerar i undervattensläge, dvs den situation som förelåg i *Bävern*, är undantaget tillämpligt. Likaså vid skador som sammanhänger med skjutövningar, i samband med utläggning av minor eller vid nattliga manövrar, då fartygen framförs med släckta lanternor eller eljest på sätt som är avsett att förvirra omgivande fartygstrafik. Även det förhållandet att fartyget används för övning med värnpliktiga eller med eljest otränad besättning kan göra bestämmelsen tillämplig. Den gäller också om skadan har orsakats av en polisbåt som under utryckning framförts med högre hastighet än som varit tillåtet eller försvarbart under normala förhållanden.

I ett särskilt yttrande till sjölagsutredningens betänkande SOU 1981: 8 s 169 framhöll två av kommitténs ledamöter (advokaten Lennart Hagberg och professorn Kurt Grönfors) att det var ”ställt utom allt tvivel att

denna bestämmelse kommer att medföra avsevärda gränsdragningsproblem i den praktiska tillämpningen utan att detta, såsom belyses i betänkandet, kan anses motiverat av ekonomiska skäl." Globalbegränsning borde därför enligt deras mening över huvud taget inte gälla i fråga om statens skadeståndsansvar för skada som vållas av fartyg som uteslutande används för statliga ändamål. Departementschefen sade sig hysa förståelse för synpunkten men fann att nordisk enhetlighet fick tillmätas större betydelse (prop 1982/83: 159 s 68). (Detta framhölls för övrigt också i det särskilda yttrandet som därför inte hade formen av en reservation.) De tillämpningssvårigheter som bestämmelsen föranleder får lösas av domstolarna. Det avgörande måste därvid vara att stötande resultat av begränsningsreglernas tillämpning bör undvikas.

5. *Borrningsfartyg och flyttbara plattformar*

Borrningsfartyg kan vara sådana som från början har konstruerats för borrhavsverksamhet eller också vanliga fartyg som har byggts om för att kunna användas vid borrhavs efter olja, gas och andra naturtillgångar i havets botten. Gränsen mellan borrhavs fartyg och flyttbara plattformar som används vid borrhavs och utvinning av havsbotten kan vara flytande. Vissa plattformar har manöverförmåga och eget framdrivningsmaskineri och liknar därför borrhavs fartygen. Det finns starka sakliga skäl att de behandlas lika i frågor som rör ansvaret för skador som verksamheten ger upphov till.

Utforskning och utvinning av havstillgångarna är en kapitalintensiv verksamhet. Den innebär stora skaderisker. De ansvarsbelopp som kan bli aktuella för borrhavs fartygens del är klart otillräckliga för att ge en rimlig täckning för dessa skaderisker. För plattformarnas del tillkommer att sjörättens begränsningsregler med dess anknytning till fartygsdräktighet inte går att använda. Ekonomiska förutsättningar finns för att ett högre ansvar än det som gäller för handelsjöfarten skall kunna åläggas i fråga om de särskilda risker som verksamheten medför.

Efter norsk förebild har därför föreskrivits att särskilda högre gränser för ansvaret skall gälla för borrhavs fartyg och flyttbara plattformar. Dessa är konstruerade som fasta minimigränser, vilka således är oberoende av fartygets eller plattformens storlek. Det finns två ansvarsgränser, en för personskador som avses i 238 § 2. (12 milj SDR) och en för skador som avses i 238 § 3. (20 milj SDR). Det har förutsatts att det inte blir aktuellt för dessa anordningar att transportera passagerare. Skulle detta mot förmodan bli fallet torde borrhavs fartyget kunna begränsa sitt ansvar till gräns som anges i 238 § 1. Svårigheterna att beräkna en gräns

för plattformarna torde dock medföra att ett eventuellt passageraransvar blir obegränsat.

För borrhingsfartygen innebär bestämmelsen att de särskilda högre ansvarsgränserna bara skall användas i fråga om skada som har orsakats *medan fartyget användes i borrhingsverksamhet*. Av förarbetena framgår att detta innebär att fartyget under den aktuella tiden huvudsakligen skall ha använts för borrhning. Inte bara själva borrhningsfasen avses utan även de tider då fartyget befinner sig under förflyttning till, från eller mellan olika borrhningsplatser. Om fartyget under viss tid huvudsakligen används för andra ändamål, t ex transporter, skall dock de vanliga gränserna i 238 § användas. Enligt sista punkten i 2 st gäller särskilda bestämmelser för oljeskador. Detta undantag syftar på de särskilda reglerna i OljeAL. Även eventuellt blivande lagstiftning om ansvarighet för oljeskador i samband med utvinning av havsbottens naturtillgångar kommer att omfattas av bestämmelsen sådan den har formulerats.

För de flyttbara plattformarna gäller samma ansvarsbelopp som för borrhingsfartygen. Ansvarsgränserna skall dock inte bara tillämpas när plattformarna används i borrhningsverksamhet utan även när de till äventyrs används för något annat ändamål. Beträffande plattformarna föreligger nämligen ingen konventionsförpliktelse att begränsa tillämpningen på sätt som skett för borrhingsfartygen.

243 a §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 234–243 §§ tillämpas. Föreligger en fordran som avses i 236 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Bestämmelserna i 234–243 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 73, 80, 150–151; prop 1982/83:159 s 127–129, NJA II 1983 s 333–335; NOU 1980:55 s 45.

Förarbeten till äldre lag: SOU 1961:33 s 53–54.

Litteratur: Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning (1929).

1. Tillämplig lag m m

Paragrafen innehåller främst bestämmelser om tillämplig lag och om tillämpning av skadeståndsrättsliga jämningsregler.

Första stycket behandlar internationellt-privaträttsliga frågor. Motsvarande bestämmelser finns i konventionen i art 15: 1 och art 3 c.

Av *andra stycket* framgår att begränsningsreglerna i och för sig inte hindrar att allmänna jämningsregler tillämpas.

I *tredje stycket* anges vad som förstås med begreppet *konventionsstat* när det används i kapitlet.

2. Bakgrund

1924 års konvention innehåller i art 12 en bestämmelse om att konventionen alltid skulle tillämpas om fartyget i fråga hörde hemma i konventionsstat. I övrigt kunde konventionsstaterna själva bestämma i vilka fall den skulle tillämpas. Någon internationellt privaträttslig bestämmelse togs dock inte upp i SjöL 1924. "Genom konventionen undanröjes ju i viss mån behovet av sådana regler, då det genom sjörättens unifiering, så långt denna äger rum, blir praktiskt taget likgiltigt, vilket rättssystem man tillämpar. I den omfattning, unifiering ej äger rum, har man emellertid principiellt att falla tillbaka till gällande internationell privaträtt." (Wikander, s 60). Tydligen ansåg man det inte nödvändigt att försäkra sig om att svensk domstol skulle tillämpa antingen svensk rätt eller annan konventionsstats lag när ett främmande fartyg var hemmahörande i sådan stat.

I den mån svensk lag skulle tillämpas gällde den emellertid för alla fartyg, oavsett om de var hemmahörande i konventionsstat eller ej. Konungen hade fått fullmakt att, med undantag härifrån, införa en ömsesidighetsregel för den händelse svenska fartyg i annat land ålades ett strängare ansvar än de hade enligt den svenska lagen. Men denna fullmakt kom aldrig till användning.

I fråga om processrättsliga regler föreskrevs i art 14 i 1924 års konvention att konventionen inte innebar någon ändring av konventionsstaternas lagregler om forum, förfarandet och om verkställighet. I huvudsak samma bestämmelse togs sedan in i art 5: 5 av 1957 års konvention samt i art 10: 3 och art 14 av 1976 års konvention.

I fråga om den internationellt privaträttsliga regleringen innebar emellertid 1957 års konvention en ändring. Genom art 7: 1 föreskrevs nämligen att *lex fori* skulle tillämpas i fråga om ansvarsbegränsningen. Det skulle således sakna betydelse var fartyget var hemmahörande och vilken nationalitet som borgenärerna eller gäldenären hade. På grund av *lex fori*-regeln togs i 262 § 1 st (sedermera 242 § 1 st) SjöL 1964 in en bestämmelse om att 10 kap skulle tillämpas när begränsning av ansvaret återopades inför svensk domstol. Art 15: 1 i 1976 års konvention innehåller en bestämmelse av samma innehåll som art 7:1 i 1957 års konvention.

De nu nämnda artiklarna innehöll också en bestämmelse om rätt att diskriminera personer eller fartyg från icke-konventionsstat. En fullmaktsbestämmelse av denna innebörd i 263 § (sedermera 243 §) SjöL 1964 kom aldrig till användning.

Beträffande *tillämplig lag på fordringar från besättningsmedlemmar* fanns inte några särskilda bestämmelser i 1924 års konvention. Däremot inflöt i 1957 års konvention en bestämmelse som innebar att frågan om ansvarsbegränsning av fordringar på ersättning för skada som åsamkats besättningsmedlemmar skulle avgöras enligt lagen i den konventionsstat som var tillämplig på tjänsteavtalet (art 1: 4 b), jfr 262 § 2 st (sedermera 242 § 2 st) SjöL 1964 och vad som förut anförts till 236 § under 2. Samma bestämmelse finns i art 3 e) i 1976 års konvention.

3. *Lex fori*-regeln

Det måste anses vara i hög grad praktiskt att alla frågor om ansvarsbegränsning avgörs enligt domstolslandets lag. Det är emellertid, som framgår av 1 st 1 p, bara själva ansvarsbegränsningen som följer *lex fori*. Enligt vanliga internationellt privaträttsliga regler får avgöras vilken lag som skall tillämpas på fordringsförhållandet i övrigt.

4. *Besättningsmedlemmars skadeståndsfordringar*

Det framgår av 236 § 5 att fordringar som avser ersättning för skada som har åsamkats besättningsmedlemmar (lotsar inbegripna) inte är föremål för ansvarsbegränsning. Bestämmelsen har störst betydelse för personskador men gäller i och för sig alla slag av skador.

För dessa fordringar görs i 1 st 2 p ett undantag från *lex-fori*-regeln i 1 p. Är lagen i en annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet skall frågan om, och i så fall till vilket belopp, ansvaret kan begränsas avgöras enligt den lagen. Ofta torde flaggans lag vara den tillämpliga lagen för tjänsteavtalet. I synnerhet när det gäller bekvämlighetsflaggade fartyg kan det emellertid väl hända att tjänsteavtalet anses ha en närmare

anknytning till något annat land. Har en svensk besättningsmedlem skadats på ett utflaggat svenskt fartyg torde under alla förhållanden svensk lag vara tillämplig. Men detsamma torde gälla beträffande besättningsmedlem av annan nationalitet om fartyget är svensktägt.

Ibland kan det vara svårt att med den individualiserande metoden fastställa till vilket land avtalet har den närmaste anknytningen. Det kan t ex vara fråga om ett fartyg som är registrerat i ett annat land där någon rörelse som avser fartyget inte bedrivs. Är då dessutom ägandeförhållandena oklara liksom de förhållanden under vilka fartyget används bör lex fori tillämpas.

En förutsättning för tillämpning av undantagsregeln i 2 p är att det är *annan konventionsstats lag* som är tillämplig på tjänsteavtalet. Om detta i stället regleras av lagen i en icke-konventionsstat gäller enligt 1 st 1 p svensk lag för ansvarsbegränsningen.

I motiven sägs vidare (prop 1982/83: 159 s 128):

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

5. Jämkning av skadestånd

Reglerna om globalbegränsning avser begränsning av det samlade ansvar som uppkommer för redaren och andra personer på fartygets sida med anledning av en och samma händelse. Dessa regler hindrar inte att andra bestämmelser tillämpas som medför att de enskilda skadeståndskraven nedsätts. I anledning av en fartygskollision kan t ex inträffa att redaren av det ena fartyget ådrar sig ansvar gentemot ägare till gods som befordras med hans fartyg och att detta ansvar begränsas enligt 120 § sjölagen. Vidare kan han ådra sig ansvar gentemot passagerare ombord på fartyget som begränsas enligt 6 kap sjölagen. Skadeståndsansvar gentemot det kolliderande fartyget kan komma att nedsättas på grund av medvållande. Om ägaren av en oförsäkrad småbåt är ansvarig för skada på ett annat fartyg och skadan på det andra fartyget är täckt av försäk-

ring, kan skadeståndet komma att nedsättas enligt 6 kap 2 § skadeståndslagen. Förs talan mot någon ombordanställd kan hans ansvar nedsättas enligt 4 kap 1 § skadeståndslagen. – Först sedan de olika skadestånden bestämts och det befinns att det samlade ansvaret med anledning av händelsen överstiger det eller de aktuella ansvarsbeloppen blir globalbegränsning aktuell.

I praxis har tveksamhet rått om tillämpningen av skadeståndslagens regler om jämkning. I *Plastracern på Vänern*, NJA 1978 s 14, ansågs en 16-åring skyldig att som redare av en mindre motorbåt utge skadestånd till föraren av en mötande båt med vilken han kolliderat. SHD ansåg att jämkning enligt 2 kap 2 § skadeståndslagen inte kunde ske på grund av vissa uttalanden i samband med skadeståndslagens tillkomst. Senare motivuttalanden, i samband med att den allmänna jämningsregeln i 6 kap 2 § antogs, ansågs inte kunna ges tillbakaverkande kraft.

För att undanröja varje oklarhet på denna punkt föreskrivs i 2 st att bestämmelserna i 234–243 §§ inte utgör hinder för tillämpning av eljest gällande jämningsregler.

Domstolen skall först ta ställning till om det föreligger skadeståndsskyldighet och, om så är fallet, till vilket belopp full ersättning för skadan uppgår. Därefter skall prövas om skadeståndet bör jämkas. Det är det sålunda jämkade beloppet som skall läggas till grund vid fördelningen av ansvarsbeloppet.

För den som är ansvarig blir jämkningen av betydelse bara om den medför att det samlade ansvaret som en följd härav kommer att understiga ansvarsbeloppet. Om fordringarna sammantagna alltför överstiger ansvarsbeloppet får jämkningen konsekvenser för de övriga borgenärerna som därmed får en större andel av ansvarsbeloppet. Detta kan vålla vissa problem vid bedömandet av om jämkning skäligen bör äga rum, eftersom det slutliga resultatet för den enskilde borgenärens del kan vara svårt att överblicka, om fordringarna inte prövas i ett sammanhang.

Redare har i regel sitt ansvar försäkrat. Vid bedömningen av om det föreligger förutsättningar för att jämkas ansvaret finns det normalt anledning att utgå från att försäkring av redaransvaret finns eller borde ha funnits. Behovet att eliminera ett för den skadeståndsskyldige alltför betungande skadeståndsansvar får normalt anses tillgodosett just genom begränsningsreglerna. Dessa båda omständigheter gör, att det bara är i rena undantagsfall som det kan komma i fråga att tillämpa den allmänna jämningsregeln i 6 kap 2 § skadeståndslagen (jfr NJA II 1975 s 567). Ibland kan det dock, när det rör sig om fartyg som begränsningsreglerna

inte i första hand har utformats för, finnas ett behov av att tillgripa jämkning. Ett sådant fall var just *Plastracern på Vänern*.

6. Definition av ”konventionsstat”

En sådan har tagits in i 3 st. Staten i fråga skall vara ”bunden” av konventionen. Det räcker således inte att staten vid den relevanta tidpunkten har ratificerat konventionen utan denna måste också ha trätt i kraft i förhållande till den staten (jfr art 17).

FEMTONDE KAPITLET

Om begränsningsfond och begränsningsmål

Kapitelrubriken

Bestämmelserna i detta kapitel infördes genom 1983 års sjölagsreform. De bestämmelser som tidigare fanns i 15 kap flyttades i samband därmed till 16 kap.

I tidigare versioner av sjölagen saknades helt regler om begränsningsfond. Däremot fanns i 10 kap vissa bestämmelser av innebörd att redaren kunde ställa en säkerhet som gällde till förmån för alla borgenärer, vilka hade fordringar med anledning av en händelse som aktualiserade ansvarsbegränsning. Om en sådan säkerhet hade ställts för hela ansvarsbeloppet, var redaren i regel skyddad från ytterligare krav på säkerhet från dessa borgenärsers sida.

I bla norsk, engelsk, tysk och fransk rätt fanns emellertid utförliga regler om begränsningsfond och begränsningsmål (se *Selvig*, MarLus nr 25 § 4.44 och 4.52). Men hos oss var det först när lagstiftning skulle genomföras på grundval av 1969 års konvention om ansvarighet för oljeskador till sjöss som vi fick några regler i ämnet. Dessa togs in i oljeansvarighetslagen (OljeAL; 1973:1198). De var av ganska summarisk natur och innehöll bla inte någon reglering som gjorde det möjligt för borgenärerna att framställa anmärkningar mot varandras krav.

I samband med utarbetandet av nya regler om ansvarsbegränsning i 10 kap SjöL med anledning av tillträdet till 1976 års begränsningskonvention beslöts att det även vid begränsning av ansvaret enligt 10 kap skulle vara möjligt att upprätta en begränsningsfond. (En närmare redo-

görelse för övervägandena lämnas under 240 § ovan.) Blä med hänsyn till att de danska och norska sjölagarna innehåller regler både om globalbegränsning (10 kap) och om ansvar för oljeskador till sjöss (12 kap) var det naturligt att i ett särskilt kapitel i SjöL ta in de gemensamma processuella bestämmelser som behövdes för att reglera hur begränsningsfond skall upprättas och fördelas. Denna lösning valdes även för finländsk och svensk del.

De särskilda reglerna om förfarandet som fanns i OljeAL upphävdes därvid och lagen hänvisar nu i stället i tillämpliga delar till bestämmelserna i 15 kap SjöL.

De materiella bestämmelserna om ansvarsbegränsning – liksom också de viktigaste processuella – finns emellertid i 10 kap resp i OljeAL. Där anges tex i vilka situationer som en fond får upprättas, vid vilken domstol den skall upprättas och de rättsverkningar som inträder sedan den har upprättats (240 och 241 §§ SjöL samt 6–9 §§ OljeAL).

En *begränsningsfond* skall – i form av kontanta medel eller en säkerhet – motsvara det aktuella begränsningsbeloppet. Den *gäller till förmån för alla de borgenärer som har rätt till betalning ur begränsningsbeloppet och medför att redaren skyddas mot att hans övriga tillgångar tas i anspråk för borgenärernas fordringar.*

Sedan en begränsningsfond har upprättats skall i princip samtliga tvister angående ansvaret för borgenärernas fordringar – inklusive frågan om ansvaret kan begränsas eller inte – och frågor som rör fondens fördelning avgöras inom ramen för ett enda mål, det s k begränsningsmålet (jfr 240 § 2 st och 359 §). I den mån särskilda processuella regler inte har meddelats i 15 kap skall rättegångsbalkens regler om dispositiva tvistemål tillämpas när begränsningsmålen handläggs (se 359 § 2 st).

I korthet innebär bestämmelserna i 15 kap följande. När fonden har upprättats kungörs detta och *borgenärerna anmanas i kungörelsen att anmäla sina fordringar.* Om det är lämpligt kan en *förvaltare* förordnas att granska de anmälda fordringarna, upprätta förslag till fördelning av fonden och att allmänt sett biträda vid handläggningen. Ingenting hindrar att parterna utom rätta träffar en uppgörelse om hur fonden skall fördelas men fonden kan inte under några förhållanden upplösas förrän anmälningstiden har gått ut. Om parterna inte har träffat en uppgörelse om fördelningen, blir den fortsatta handläggningen beroende av att någon tar initiativet till fördelning av fonden genom att *väcka talan i begränsningsmål.* Såväl redaren och hans försäkringsgivare som enskilda borgenärer kan väcka en sådan talan. Sedan så har skett skall rätten kalla till *fondsammanträde*, vid vilket rätten skall försöka bringa eventuella meningss-

skiljaktigheter ur världen. I den mån invändningar mot förslaget till fördelning av fonden kvarstår efter fondsammansättningen skall dessa tvister avgöras inom ramen för begränsningsmålet, eventuellt genom deldom. Domstolen kan förordna om *preliminär betalning* av viss del av de fordringar som är ostridiga eller fastställda. När alla tvister har avgjorts skall *slututdelning* ske.

Sammantagna innebär reglerna om begränsningsfond och begränsningsmål att det skapats *ett konkursliknande förfarande som kan användas vid fördelning av ansvarsbeloppen*. Sedan domen i begränsningsmålet har vunnit laga kraft är frågan om redarens ansvar och fördelning av ansvarsbeloppet slutligt avgjord med verkan även för de eventuella borgenärer som inte har deltagit i förfarandet.

Bestämmelserna i kapitlet saknar i huvudsak motsvarighet i 1976 års begränsningskonvention. Enligt art 14 i konventionen skall alla processuella bestämmelser som har samband med upprättande och fördelning av begränsningsfond i princip regleras av lagen i den stat där fonden har upprättats. Inte heller oljeansvarighetskonventionen innehåller några detaljerade bestämmelser härom.

Även om 15 kap således innehåller nödvändiga processuella regler om förfarandet i samband med att en begränsningsfond upprättas och skall fördelas, har man ändå begränsat sig till vissa grundläggande regler i ämnet. Detta har motiverats med att det kommer att vara tämligen sällan som behov av att upprätta en begränsningsfond uppkommer. Även när detta inträffar kommer inte alltid fondens upprättande att följas av ett begränsningsmål. Fonden skall vidare upprättas vid sjörättsdomstol, som förutsätts ha stor erfarenhet av sjörättsliga frågor. När frågor som inte har reglerats i lagen aktualiseras får de lösas med tillämpning av allmänna processuella regler, främst rättegångsbalkens regler för dispositiva tvistemål. Givetvis är det därvid viktigt att beakta de materiella reglerna om ansvarsbegränsning; de processuella reglerna måste anpassas till begränsningssystemet och den funktion det är avsett att fylla. Med hänsyn till att begränsningsfundsprocessen har vissa likheter med konkursförfarandet kan det blir aktuellt att också tillämpa vissa regler i konkurslagen analogt (jfr NOU 1980: 55 s 50 sp 1).

350 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 240 § (globalfond).

Bestämmelserna i 352–364 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 99–100; prop 1982/83:159 s 130–131, 291, 302–303 och 319; NJA II 1983 s 338–343.

1. Tillämpningsområdet

I 350 § bestäms tillämpningsområdet för 15 kap SjöL.

I *första stycket* anges att bestämmelserna är tillämpliga när en begränsningsfond har upprättats enligt de allmänna reglerna om redarens rätt till ansvarsbegränsning i 10 kap SjöL, dvs närmare bestämt när en fond har upprättats enligt 240 §. Begränsning av ansvaret enligt 10 kap brukar kallas *globalbegränsning*, eftersom den i princip gäller i fråga om *alla* fordringar som uppkommer vid en och samma händelse och en begränsningsfond enligt 240 § kallas därför *globalfond*.

Enligt *andra stycket* skall bestämmelserna också i vissa delar tillämpas i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 5 § OljeAL. En fond av detta slag hade i sjölagsutredningens förslag kallats *oljeskadefond*. Denna benämning finns inte med i den slutligt antagna svenska lagtexten (däremot i den danska och norska texten). Detta torde sammanhånga med att, på lagrådets förslag, en annan lagteknisk lösning valdes beträffande hänvisningen mellan SjöL och OljeAL; (se vidare under 3). I fortsättningen används dock detta begrepp för att skilja sådana fonder från globalfonder.

2. Globalfond inte "obligatorisk"

Till skillnad från vad som gäller beträffande oljeskadeansvaret kan rätt till ansvarsbegränsning enligt 10 kap SjöL föreligga även om någon begränsningsfond inte har upprättats. Detta framgår av 242 § 1 st.

Att redaren – för att vara säker på att ansvarsbegränsningen också kommer att beaktas vid en eventuell verkställighet av dom – måste vidta vissa mått och steg framgår av 242 § 2 och 3 st (se vidare kommentaren till 242 §).

3. Reglernas tillämplighet när en oljeskadefond har upprättats

I 2 st sägs att 352–364 §§ tillämpas också "i vissa delar" när en oljeskadefond upprättas. 351 § har undantagits eftersom den bara gäller globalfondens storlek. Innebörden av begränsningen till "vissa delar" framgår inte av 15 kap utan av 6 § 4 st OljeAL. Sjölagsutredningen hade i sitt

förslag använt en annan lagteknisk lösning, nämligen att i 15 kap SjöL, på de ställen där det var erforderligt, ta in de särregler för oljeskadefond som behövdes. På lagrådets inrådan – och med hänvisning till att framdeles andra typer av begränsningsfonder som krävde särreglering kunde bli aktuella – stannade man emellertid vid departementsbehandlingen för den ovan redovisade lösningen. Bestämmelsen i 2 st är därför inte normativ utan är bara avsedd att tjäna som upplysning till läsaren av lagtexten (se prop s 325).

Bestämmelserna i 352–364 §§ SjöL har enligt 6 § 4 st OljeAL ”motvarande” tillämpning i fråga om oljeskadefond. Därvid skall emellertid följande särregler gälla. 1. Betalning eller säkerhet som avses i 353 § 2 st får krävas också i fråga om ränta för tiden till dess fonden upprättas. 2. Den hänvisning till 241 § SjöL som finns i 353 § 4 st skall i stället avse 9 § OljeAL. 3. För den händelse att ett föreläggande enligt 353 § 4 st (att ytterligare belopp skall betalas till fonden eller ytterligare säkerhet skall ställas) inte iakttas, skall i förordnande som där sägs också erinras om att rätt till ansvarsbegränsning inte längre föreligger (se vidare nedan under 4).

4. *Oljeskadefond en förutsättning för rätt till ansvarsbegränsning*

Enligt 6 § 1 st OljeAL får ansvaret för oljeskador begränsas bara om en begränsningsfond har upprättats. Vidare föreskrivs att den skall uppgå till dels det ansvarighetsbelopp som gäller, dels det tilläggsbelopp som fastställs enligt 353 § 2st SjöL. Den fråga som då inställer sig är vad som händer om redaren inte iakttar ett föreläggande att ställa ytterligare säkerhet (eller att fylla på det kontant inbetalda fondbeloppet). Ett sådant föreläggande kan, som skall beröras under 353 §, aktualiseras t ex av att säkerheten har nedgått i värde eller ett högre begränsningsbelopp efter överklagande har fastställts. I denna fråga uttalade departementschefen (prop s 326):

”Som framgår av remissprotokollet anser jag att varken 1976 års begränsningskonvention eller oljeansvarighetskonventionen hindrar den ordning med tilläggsbelopp som har tagits upp i det remitterade förslaget. Jag förordar därför med avvikelse från vad lagrådet har föreslagit en uttrycklig reglering av denna fråga i oljeansvarighetslagen. I 6 § bör föreskrivas att rätten till ansvarsbegränsning föreligger endast om ägaren (eller dennes försäkringsgivare) upprättar en fond uppgående inte bara till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren utan också till det tilläggsbelopp som domstolen kan ha fastställt. Detta innebär också att rätten till ansvarsbegränsning går förlorad om, efter det att rätten har beslutat om högre ansvarighets-

belopp eller högre tilläggsbelopp, den som har upprättat fonden underlåter att inom utsatt tid betala det felande beloppet eller trygga detta genom säkerhet. Liksom en globalfond skall dock oljeskadefonden anses bestå i dessa fall men utan den verkan som avses i 9 § oljeansvarighetslagen och 357 § sjölagen.”

Om felande belopp inte betalas eller felande säkerhet inte ställs medför detta således för oljeskadefondernas del att begränsningsrätten faller bort, att skyddet enligt 9 § OljeAL mot säkerhetsåtgärder mm inte längre gäller och att preklusionsregeln i 357 § inte heller gäller. Det är annorlunda beträffande globalfonderna; för dem gäller inte att underlåten fyllnadsbetalning eller komplettering av säkerheten medför att rätten till ansvarsbegränsning enligt 10 kap faller bort (se 242 §). Att en fond skall fördelas även om gäldenären inte har rätt till ansvarsbegränsning följer av 363 § 3 st (jfr 6 § 4 st OljeAL).

351 §

En globalfond skall motsvara

1. summan av de belopp som enligt 238 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och
2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 153–154; prop 1982/83: 159 s 131–132, 291–293 och 319–320; NJA II 1983 s 340–343.

1. *Globalfondens storlek*

När en begränsningsfond upprättas sker detta i regel inte på det sättet att kontanter betalas in till rätten. I stället brukar en säkerhet i form av bankgaranti eller liknande överlämnas (se vidare under 352 §). I förevarande § anges vad fonden skall ”motsvara”. Fondens motsvara dels ett kapitalbelopp, dels ränta. Denna bestämmelse är en av de få i 15 kap som har en motsvarighet i 1976 års begränsningskonvention (art. 11:1).

2. *En globalfond per händelse*

Det framgår av 238 § 4. att ansvarsbegränsning gäller summan av de krav som uppkommit ”på grund av en och samma händelse”. Har

händelseförloppet varit sådant att två "händelser" skall anses ha förekommit (något som undantagsvis kan vara fallet, jfr kommentaren till 238 § under 6.) måste således två särskilda globalfonder upprättas, om bägge händelserna var för sig medför skador av den omfattningen att ansvarsbegränsning kan bli aktuell.

3. Kapitalbeloppets storlek

Detta är helt naturligt beroende av den eller de ansvarsgränser som är aktuella. Även om fordringar av alla de slag som nämns i 238 § punkterna 1–3 har uppkommit, behöver dock fonden inte motsvara samtliga de där angivna begränsningsbeloppen. Såsom lagrådet har framhållit är det "den avgränsning av fondens ändamål som anges i ansökningen om fondens upprättande som skall vara bestämmande för beräkningen av fondbeloppets storlek" (prop s 292 och 319–320). Redaren får själv avgöra i vilken utsträckning han har behov av det skydd mot verkställighet i annan egendom som fondens upprättande medför (jfr 241 §). Han kan t ex bedöma att passagerarfordringarna inte kommer att uppgå till ansvarsbeloppet i 238 § punkt 1 och därför nöja sig med att upprätta en fond som täcker övriga personskadefordringar samt sakkadefordringar enligt punkterna 2 och 3. Skulle begränsning av passagerarfordringarna sedan visa sig bli aktuell, är det ingenting som hindrar att ansvarsbegränsning också åberopas trots att den upprättade begränsningsfonden inte avser dessa (jfr prop s 292 och 320).

Om begränsningsfonden skall gälla personskadefordringar som avses i 238 § punkt 2 måste emellertid fonden motsvara summan av beloppen enligt punkterna 2 och 3. Detta gäller även om redaren inte avser att upprätta en fond för sakkadefordringar; det kanske står klart att dessa uppgår till relativt obetydliga belopp. Att fonden ändå måste beräknas på grundval också av beloppet enligt punkt 3 beror på det inbördes sambandet mellan punkterna 2 och 3. I den mån personskadefordringarna inte erhåller full betalning ur beloppet i punkt 2 skall de nämligen, enligt vad som anges i inledningen till punkt 3, erhålla betalning ur det belopp som anges i denna punkt. Men om redaren bedömer läget så att någon globalbegränsning av personskadefordringarna inte blir aktuell kan han däremot nöja sig med att upprätta en fond som uppgår till beloppet i punkt 3; någon sk "spill over" från beloppet i punkt 3 till beloppet i punkt 2 gäller inte.

Om en fond har upprättats avseende sakkadefordringar (punkt 3) kan denna sedermera kompletteras med beloppet enligt punkt 2 om detta visar sig lämpligt. För sådant fall är det, men hänsyn till det förut

berörda sambandet mellan punkterna 2 och 3, inte möjligt att upprätta en särskild fond för personskadefordringarna vid en annan domstol än den där sakskadefonden redan finns. Däremot är det ingenting som hindrar att i det nyssnämnda fallet en fond för passagerarfordringar enligt punkt 1 upprättas vid en annan domstol. Lagrådet hade föreslagit att en särskild bestämmelse skulle tas in i lagen som hindrade att två begränsningsfonder med anledning av en och samma händelse kunde komma att upprättas vid skilda domstolar. Departementschefen delade emellertid inte lagrådets mening. ”I de sällsynta undantagsfall där det kan bli aktuellt att upprätta två begränsningsfonder kan det också finnas goda skäl för att tillåta att dessa fonder upprättas vid olika domstolar, även om detta innebär att två domstolar kan ha att var för sig pröva frågan om rätt till ansvarsbegränsning.” (Prop s 319.)

För den händelse det av ansökan om att få upprätta begränsningsfond inte klart framgår vilka fordringar som den är avsedd att täcka, får i vanlig ordning sökanden föreläggas att komplettera sin ansökan i detta avseende. Skulle trots detta något klarläggande inte ske bör *in dubio* anses att ansökan avser samtliga de fordringar som kan bli aktuella. Vid denna prövning bör de sakupplysningar som kan ha lämnats beaktas. Om det aktuella fartyget är ett lastfartyg kan exempelvis bortses från beloppet enligt punkt 1 i 238 §.

4. *Fonden skall också omfatta viss ränta*

Bestämmelsen i punkt 2, som grundas på konventionens art 11:1, har tillkommit för att några fördelar inte skall stå att vinna med att vänta med att upprätta en begränsningsfond. Ränta skall motsvara ränta på kapitalbeloppet från tiden för händelsen till den dag då fonden skall upprättas (se 353 § 3 st). Beträffande ränta för tiden efter fondens upprättande, se 353 § 2 st.

352 §

Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa tillfredsställande säkerhet för detta.

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

I ärenden om begränsningsfond gäller i tillämpliga delar lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden, om inte annat sägs i detta kapitel.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 154–155; prop. 1982/83:159 s 132–134, 293 och 320; NJA II 1983 s 344–346.

1. *Upprättande av begränsningsfond*

I paragrafen anges vad som åligger den som vill upprätta en begränsningsfond.

Första stycket slår fast att sökanden skall till domstolen betala in fondbeloppet eller också ställa säkerhet för detta.

Andra stycket innehåller vissa bestämmelser om uppgifter som ansökan skall innehålla.

I *tredje stycket* föreskrivs att lagen om handläggning av domstolsärenden skall tillämpas i fondärendet i den mån det inte finns särskilda bestämmelser i 15 kap.

Första stycket grundar sig på art 11:2 i begränsningskonventionen (jfr art V:3 i 1969 års oljeansvarighetskonvention). De processuella bestämmelserna i 2 st och 3 st saknar däremot motsvarighet i konventionen. Enligt dennas art 14 har det överlämnats till konventionsstaterna att meddela de processuella bestämmelser angående upprättande av begränsningsfond som kan behövas.

2. *Var skall fonden upprättas?*

En begränsningsfond skall alltid upprättas vid en domstol. Enligt 240 § 1 st skall en globalfond upprättas ”hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts”. Vad som i detta sammanhang avses med ”rättsliga åtgärder” resp platsen för deras företagande har kommenterats i anslutning till 240 § under 5.

Sedan fonden har upprättats får talan angående en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning bara väckas i ett begränsningsmål (240 § 3 st). Vidare gäller att talan i sådant mål bara får väckas vid den domstol där globalfonden är upprättad (359 § 1 st). Detta innebär att samtliga krav kanaliseras till den domstol där fonden har upprättats. Liksom är fallet med andra processuella bestämmelser är även dessa bara tillämpliga när talan väcks i Sverige. (Se kommentaren till 240 § under 11.) Det finns i och för sig ingenting som hindrar att talan väcks i utlandet. Har en begränsningsfond väl upprättats i Sverige vid domstol där talan redan är

väckt och återkallas sedan denna talan, t ex därför att talan i stället skall väckas vid utländsk domstol, blir fonden dock kvar i Sverige. (Att fonden efter anmälningensfristens utgång kan upplösas om samtliga sakägare samtycker framgår av 358 §.) Det avgörande är alltså att domstolen, vid den tidpunkt då ansökan enligt 352 § kom in, var behörig att pröva denna ansökan.

Det vanliga torde emellertid bli att globalfonden upprättas innan talan har väckts. Den utlösande faktorn är i regel att en eller flera borgenärer ansöker om kvarstad till säkerhet för sina fordringar och att redaren eller hans försäkringsgivare i detta läge finner det lämpligast att upprätta en begränsningsfond. Den omständigheten att kvarstadsyrkandet inte kan bifallas sedan fonden med anledning av den gjorda ansökan om kvarstad har upprättats (jfr 241 § 2 st) medför givetvis inte att domstolens behörighet som fonddomstol upphör. Enligt 240 § 1 st grundas också behörigheten i detta fall på att *begäran* om kvarstad *har framställts*.

Oljeansvarighetskonventionen (art V:3) förutsätter att talan redan har väckts när oljeskadefonden upprättas. Av denna anledning föreskrivs i 6 § 3 st OljeAL att fonden skall upprättas vid den domstol där talan väckts enligt 18 § nämnda lag.

3. *Fonden skall bestå av kontanta medel eller säkerhet*

Det i praktiken vanligaste blir säkert att den som upprättar fonden till rätten överlämnar en säkerhet. Denna skall vara *tillfredsställande*. Lagrådet uttalade i anslutning till denna bestämmelse att det är ”viktigt att höga krav ställs på säkerheten. I princip torde få krävas att betalningen av fondbeloppet garanteras av större bank eller försäkringsföretag. Andra former av säkerhet än betalningsgaranti kan vara vanskligare att lita till med hänsyn bl a till värderingssvårigheter och avsaknaden av närmare regler om hur sådan säkerhet skall realiseras och hur verkställigheten i övrigt skall gå till. När säkerhet ställs i form av betalningsgaranti bör med hänsyn till innehållet i 363 § sista stycket observeras, att garantin inte får vara villkorad av att rätt till ansvarsbegränsning föreligger”. (Prop s 293.) Däremot behöver garantin givetvis inte avse mer än det eller de begränsningsbelopp som fonden är avsedd att motsvara (se nedan under 4).

Garantier utställda av de stora nordiska affärsbankerna och försäkringsföretagen bör normalt kunna godtas. Vid tveksamhet angående utländska bankers och försäkringsföretags finansiella ställning bör domstolen kunna vända sig till bank- eller försäkringsinspektionen för att få ett underhandsbesked i frågan. Varje tveksamhet angående vederböran-

de banks eller försäkringsföretags förmåga att, även på längre sikt, erlägga betalning enligt garantin bör leda till att säkerheten inte godtas och att annan säkerhet begärs. Domstolen måste vid prövningen hålla i minnet att det kan ta flera år innan begränsningsfonden slutligt skall fördelas.

En fråga som diskuteras i förarbetena (prop s 133) är frågan om en säkerhet som består enbart av en förbindelse från fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare att betala skadestånd upp till ansvarsbeloppet skall godtas.

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

I den norska propositionen utgår man från att det normala blir att ”den ansvarliges ansvarsförsäkring stiller garanti överfor retten, se også Innstilling XI s 27 sp I.” (Ot prp 1982–83 nr 32 s 51 sp.1.)

Eftersom det torde vara en kvarstadsansökan som har föranlett ansökan om upprättande av begränsningsfond, är det i fondsökandens eget intresse att beslut fattas så snabbt som möjligt. Detta underlättas givetvis om sökanden redan i samband med att ansökan ges in ställer säkerheten (eller betalar in fondbeloppet). Något krav på detta finns emellertid inte utan säkerheten kan lämnas resp betalning göras sedan ansökan har beviljats av rätten (jfr 353 § 3 st). Men innan så har skett föreligger inte hinder mot att kvarstad sker.

4. Uppgifter i ansökan

Enligt 2 st skall ansökan innehålla vissa uppgifter som gör det möjligt för rätten att beräkna fondbeloppet och att, sedan fonden har upprättats, underrätta de kända borgenärerna härom.

Ansökan skall vara skriftlig och innehålla ”en redogörelse för omstän-

digheterna i saken”. Enligt 3 st skall lagen om handläggning av domstolsärenden tillämpas i den mån annat inte sägs i 15 kap. Detta innebär bla att bestämmelserna i 2 § 2 och 3 st ärendelagen om ansökans innehåll skall tillämpas. Därav följer att sökanden skall redogöra för de omständigheter som betingar rättens behörighet (om det inte framgår av vad som i övrigt anförs), att ansökan skall vara egenhändigt undertecknad av sökanden eller hans ombud, att sökandens hemvist och postadress skall uppges och att åberopade skriftliga handlingar skall inges samtidigt med ansökan. Det kan tilläggas att sökandens och/eller ombuds telefonnummer också bör anges för att underlätta snabb kommunikation när detta behövs.

Den redogörelse för omständigheterna i saken som skall lämnas enligt 2 st skall innehålla uppgifter om fartygets namn, registerbeteckning, nationalitet och hemort. Uppgift skall lämnas om fartygets storlek, beräknad på sätt anges i 238 § 6 (globalfond) eller i 1 § OljeAL (oljeskade-fond). Vidare skall namn och adress på fartygets ägare och ansvarsförsäkrare anges.

Av ansökan skall otvetydigt framgå vilken händelse som har föranlett ansökan om att få upprätta en begränsningsfond. Fonden behöver inte motsvara alla de belopp som enligt 238 § utgör gränsen för redarens ansvarighet. Det är därför viktigt att det redan i ansökan anges vilken eller vilka slag av fordringar som fonden är avsedd att täcka. (Se vidare kommentaren till 351 § under 3.)

Slutligen skall uppgift lämnas om namn och adress beträffande dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden. Av ordalagen i bestämmelsen framgår att samtliga kända borgenärer skall uppges, inte bara de som redan har framställt krav.

5. Ärendelagen tillämplig

Hänvisningen till lagen om handläggning av domstolsärenden innebär bla att domförhetsreglerna i den lagen blir tillämpliga och att rättens avgörande sker i form av beslut. Förutom de processuella reglerna i 15 kap och i ärendelagen finns särskilda regler om handläggningen i förordningen (1985:68) om begränsningsfond; jfr förordningen (1975:150) med verkställighetsföreskrifter till OljeAL i dess lydelse enligt förordningen (1985:69).

Sedan rätten har tagit ställning till de frågor som behandlas i 353 §, vidtagit de åtgärder som nämns i 354 § (dvs utfärdat kungörelse) och 355 § (eventuellt förordnat förvaltare) samt har tagit emot anmälningar från borgenärerna (se 356 §), kommer rättens åtgärder att begränsas till

att förvalta fonden till dess den upplöses (se 358 §) eller skall fördelas på grund av en mellan parterna träffad förlikning eller slutlig dom i begränsningsmålet enligt 363 §. Under mellantiden kan dock också fråga om preliminär utdelning från fonden enligt 362 § bli aktuell.

Om talan väcks i ett begränsningsmål skall detta handläggas som ett dispositivt tvistemål. Medan detta handläggs kommer alltså fondärendet i huvudsak att vila i avbidan på att utdelning från fonden skall ske. Om handläggningen av begränsningsmålet beräknas ta lång tid, kan det därför vara lämpligt att rätten fattar ett formellt beslut om vilandeförklaring av fondärendet.

Sedan fonden fördelats genom lagakraftvunnen dom i begränsningsmålet (se 363 §) skall fördelningen verkställas i fondärendet. Har fonden upprättats genom inbetalning av kontantbelopp skall länsstyrelsen ge vederbörande bank, där beloppet finns insatt, direktiv om utbetalningen. Består fonden av en garantiförbindelse skall rätten förelägga den som upprättat fonden att före viss dag visa att beloppen har utbetalats. Närmare bestämmelser i dessa frågor finns i förordningen om begränsningsfond.

353 §

Rätten skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall rätten även besluta att sökanden till rätten skall betala in eller ställa tillfredsställande säkerhet för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att erforderlig inbetalning har gjorts eller att tillfredsställande säkerhet har ställts, anses fonden upprättad den dag då beslutet har meddelats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då inbetalning har skett eller säkerheten har ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar ett sådant beslut att högre belopp skall betalas eller ytterligare säkerhet ställas, skall rätten förelägga den som har upprättat

fonden att inom viss tid betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Om föreläggandet inte följs, förordnar rätten att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 241 och 357 §§. Erinran om detta skall tas in i föreläggandet.

Talan mot beslut som avses i första och andra styckena och mot förordnande enligt fjärde stycket förs särskilt.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 155 – 159; prop 1982/83:159 s 134 – 138, 293 – 296 och 320 – 321; NJA II 1983 s 346 – 353.

1. Beslut om upprättande av begränsningsfond

I denna paragraf behandlas olika slag av beslut som domstolen har att fatta sedan en ansökan om upprättande av en begränsningsfond har kommit in.

Enligt *första stycket* skall domstolen ta ställning till hur stor fonden skall vara och till frågan om erbjuden säkerhet kan godtas.

Andra stycket innehåller bestämmelser om ett tilläggsbelopp som domstolen kan ålägga sökanden att betala eller ställa säkerhet för. Tilläggsbeloppet är avsett att tjäna som säkerhet för motparternas rättegångskostnader, ansvar för räntor m m.

I *tredje stycket* behandlas vilken dag fonden skall anses upprättad.

Fjärde stycket slår fast att rättens beslut angående fondens och tilläggsbeloppets storlek samt om erbjuden säkerhet är av interimistisk natur. Domstolen kan av eget initiativ besluta om tilläggsbetalning och ställande av ytterligare säkerhet.

Femte stycket innehåller en bestämmelse om att talan mot beslut enligt st 1, 2 och 4 kan föras särskilt. Talan mot tingsrättens beslut förs genom besvär.

2. Domstolens behandling av ansökan

Det är viktigt att en ansökan om upprättande av en begränsningsfond behandlas snabbt. Detta sammanhänger med att fondens upprättande omedelbart medför betydelsefulla rättsverkningar. Enligt 241 § kan tex kvarstad inte längre läggas på egendom som tillhör redaren eller annan som fonden har verkan för. Och har kvarstad redan beslutats skall den genast hävas. Detsamma gäller beträffande andra säkerhetsåtgärder och utmätning. En ansökan om att få upprätta en begränsningsfond måste därför behandlas med samma skyndsamhet som tex en ansökan om kvarstad.

Den prövning som skall föregå ett beslut om upprättande av en fond skall normalt inte behöva innefatta några mera komplicerade överväganden. Liksom i andra domstolsärenden måste givetvis kontrolleras att ansökan har gjorts till behörig domstol. Beträffande globalfond är det den domstol där talan har väckts angående en fordran som fonden skall gälla för eller där kvarstad eller annan rättslig åtgärd har begärts (jfr 240 § 1 st) och beträffande oljeskadefond den domstol där talan har väckts (6 § 3 st OljeAL).

Det torde i regel vara det rederi som vid tillfället i fråga hade fartyget i sin tjänst som är sökande. Även rederiets P & I-försäkrare kan tänkas. Men var och en som kan bli ansvarig och som i så fall har rätt att göra gällande ansvarsbegränsning har också rätt att ansöka om att få upprätta en fond. I begränsningskonventionen finns en särskild bestämmelse i ämnet (art 11:1) men det ansågs inte nödvändigt att tynga de nordiska lagtexterna med detta. Risken för att någon obehörig skulle göra en ansökan bedömdes med rätta som minimal. För den händelse någon obehörig trots allt skulle göra en ansökan får grundläggande principer om talerätt tillämpas.

Sökandens uppgifter att de krav som redan har gjorts gällande och som ytterligare kan förväntas är sådana att de kan begränsas (jfr 235 och 236 §§ SjöL och 2 § OljeAL) skall i regel godtas. Någon närmare prövning av om fordringarna är begränsningsbara skall inte ske på detta stadium eller över huvud taget i fondärendet. Föreligger tvist om detta – den må sedan gälla om fordringarna är av begränsningsbart slag (jfr 235 och 236 §§ SjöL samt 2 och 22 §§ OljeAL) eller om den ansvarige har förfarit på sätt som avses i 237 § SjöL eller 5 § 2 st OljeAL – så skall denna tvist avgöras i begränsningsmål (jfr 359 §). Bara om det är uppenbart att ansökan avser fordringar som inte kan begränsas, tex ett varvs krav på ersättning för reparationsarbeten, finns det anledning att pröva om ansökan skall avvisas. I regel lär de uppgifter som lämnas i ansökan om vilken händelse som har föranlett ansökningen räcka för att det skall stå klart att begränsningsbara fordringar kan föreligga.

Någon prövning skall inte heller ske av om situationen är sådan att fordringarnas sammanlagda belopp kommer att uppgå till ansvarsbeloppet. Det är för övrigt på detta stadium ofta ovisst vilka belopp som kan bli aktuella.

”Den som vill upprätta en begränsningsfond har alltså en praktiskt taget ovillkorlig rätt att göra detta. Några stränga krav på innehållet i de uppgifter som enligt 352 § andra stycket skall lämnas bör inte heller ställas upp. Uppgifterna kan kompletteras senare. Det

är alltså tillräckligt att fondupprättarens och fartygets identitet framgår och att fartygets dräktighet samt tid och plats för den ifrågavarande händelsen anges. Undantagsvis kan det dock förekomma att det är uppenbart att en ansökan om att få upprätta en begränsningsfond inte skall bifallas, t ex då något fartyg över huvud taget inte är inblandat eller inte ens de mest grundläggande omständigheterna framgår av ansöknings- och det visar sig omöjligt att få denna kompletterad.” (Prop s 135.)

3. Fondens storlek

När en ansökan har kommit in skall domstolen på grundval av uppgifterna i ansökan fastställa till vilket belopp fonden skall uppgå. Av betydelse härvidlag är *dels* vilket eller vilka slag av fordringar som fonden avses täcka *dels* fartygets storlek (jfr kommentaren till 238 och 351 §§).

Ansvarsbeloppen bestäms enligt 238 § i särskilda dragningsrätter (SDR) men en fond som upprättas i Sverige skall upprättas i svenska kronor. Av bestämmelsen i 369 § följer att omräkningen från SDR till svenskt mynt skall göras efter kursen den dag då fonden upprättas, betalning sker eller säkerhet ställs (jfr art V:9 i oljeansvarighetskonventionen resp art 8:1 i 1976 års konvention). Det har därför inte ansetts erforderligt att i 15 kap särskilt ange efter vilken kurs omräkningen skall ske. Den som upprättar en begränsningsfond är således fri från valutarisken efter det att fonden är upprättad. Har begränsningsfonden en gång behörigen upprättats, kommer de förändringar av SDR:s värde i förhållande till svenskt mynt som inträffar därefter inte att påverka fondbeloppets eller ansvarsbeloppets storlek.

Upprättas fonden i den formen att en garantiförbindelse lämnas till rätten bör denna ändå av praktiska skäl avse det eller de ifrågavarande ansvarsbeloppen uttryckta i SDR – och med angivande att beloppet avser värdet på dagen för fondens upprättande – jämte ränta enligt 6 § räntelagen för tiden från händelsen till dagen för fondens upprättande. Om ansvarsbeloppen i förbindelsen uttrycks i svenskt mynt måste nämligen i förhållande till SDR:en denna, om den svenska kronan har sjunkit under tiden fram till den dag då fonden anses upprättad, kompletteras med det felande beloppet.

4. Tilläggsbelopp

Enligt lagtexten krävs det särskilda skäl för att tilläggsbelopp *inte* skall bestämmas. Som ett sådant särskilt skäl nämns i förarbetena att fonden upprättas av ett nordiskt rederi med betydande tillgångar i något av de nordiska länderna.

Tilläggsbeloppet skall till en början utgöra säkerhet för den ersättning som skall utgå till förvaltaren om en sådan har förordnats (jfr 355 §). Vidare skall det tjäna som säkerhet för borgenärernas rättegångskostnader och för andra kostnader som fondens upprättande medför, tex kungörelsekostnader.

Tilläggsbeloppet skall slutligen avse ansvar för ränta på globalfondens kapitalbelopp från tiden för fondens upprättande till dess utdelning kan beräknas ske. Räntan bör beräknas enligt 6 § räntelagen (jfr 351 § 1 st). Beträffande oljeskadefonden skall observeras att den inte till någon del inkluderar ränta. Har en fond upprättats i form av kontant inbetalning bör hänsyn givetvis tas till att dessa medel skall vara räntebärande under tiden fram till dess utbetalning från fonden sker. Till den del bankräntan understiger skadeståndsräntan bör dock tilläggsbeloppet tjäna som säkerhet.

”Tilläggsbeloppet bestäms efter en skönsässig bedömning av domstolen. När tilläggsbeloppets storlek skall bestämmas är det givetvis av betydelse när en fördelning av fonden kan beräknas ske. Det kan ofta vara svårt för domstolen att bedöma denna fråga i detta tidiga skede. Det torde också medföra åtskilliga svårigheter att då bedöma i vad mån säkerhet behövs för rättegångskostnader. Vidare kan det vara svårt att förutse i vilken utsträckning tvister kan uppkomma i begränsningsmålet. Såsom framgår av fjärde stycket är emellertid beslutet om tilläggsbeloppets storlek inte slutligt. Beslut om ytterligare säkerhet kan därför meddelas senare, om det visar sig erforderligt”. (Prop s 136.)

5. *Dagen för fondens upprättande*

Denna är av betydelse i flera hänseenden. Så skall tex den del av fonden som utgör ränta bestämmas med hänsyn till denna dag. Viktigast är dock att de rättsverkningar som anges i 241 § inträder vid den tidpunkt då fonden har upprättats. För att fonden skall anses upprättad krävs i de nordiska länderna inte bara att ansvarsbeloppet, betr globalfond jämte ränta enligt 351 § p 2, har inbetalts eller garanterats utan också att tilläggsbelopp, i de fall då sådant har bestämts, har inbetalats eller att tillfredsställande säkerhet har ställts. Avgörande för vid vilken tidpunkt fonden skall anses upprättad är, som framgår av tredje stycket, den dag då beslut om fondens upprättande meddelades, för den händelse det framgår av beslutet att betalning då redan hade skett eller säkerhet hade ställts som bedömts vara tillfredsställande. I annat fall anses fonden upprättad den dag då inbetalningen gjordes eller säkerheten ställdes.

6. *Besluten är interimistiska*

Såväl besluten om fondens och tilläggsbeloppets storlek som vilken säkerhet som kan anses tillfredsställande kan ändras om förhållandena så kräver. Beslutet om fondbeloppets storlek kan tex överklagas (jfr 5 st) och av högre rätt bestämmas annorlunda. Även det av överrätten meddelade beslutet är givetvis till sin karaktär interimistiskt. Det är först i samband med att fondens fördelning slutligt avgörs som slutlig ställning tas till fondbeloppets storlek. Tingsrätten kan också ompröva sitt eget beslut. Så kan tex någon av borgenärerna hos tingsrätten begära att fondbeloppet skall höjas och ge in dokumentation som visar att fartygets dräktighet är större än sökanden har uppgivit. Det kan också förekomma att säkerhetens värde sjunker, tex på grund av att det har uppstått tvekan om garantistens betalningsförmåga. I så fall måste säkerheten kompletteras med ytterligare säkerhet. Ett praktiskt viktigt fall är också att begränsningsmålet visar sig dra ut på tiden, vilket kan medföra att tilläggsbeloppet bör höjas för att täcka de ökade rättegångskostnaderna.

Har en förvaltare förordnats bör det i första hand åligga denne att vaka över att säkerheten hela tiden är tillfredsställande som säkerhet för de belopp som sökanden slutligen kan komma att åläggas att betala till borgenärerna. Men rätten har under alla förhållanden också en skyldighet att kontrollera saken när förhållandena så föranleder. En kontroll bör i varje fall ske någon gång per år.

Skulle domstolen finna att ytterligare belopp skall betalas eller säkerhet ställas skall ett föreläggande härom tillställas sökanden. I föreläggandet skall domstolen också erinra sökanden om att rättsverkan av att föreläggandet inte iakttas är att fonden inte längre "skall ha sådan verkan som avses i 241 och 357 §§". I ett sådant läge består alltså fonden men utgör inte längre skydd mot säkerhetsåtgärder och utmätning enligt 241 §. Hänvisningen till 357 § torde innebära att i ett sådant fall även sådana borgenärer som har försummat att anmäla sina fordringar, innan frågan om fondens fördelning i princip avslutades, kan göra gällande krav mot fonden och detta oavsett om domstolen i samband med fördelning har avsatt ett belopp för okända borgenärer (jfr 363 § 2 st). Lagrådet, på vars inrådan bestämmelsen i fjärde stycket infördes, uttalade att – när ytterligare belopp inte betalades eller ytterligare säkerhet inte ställdes inom förelagd tid – det redan inbetalade fondbeloppet inte utan uttrycklig bestämmelse kunde vara skyddat mot exekution "för andra fordringar än som avsågs med den planerade fonden" (prop s 295). Härav kan den slutsatsen dras att andra borgenärer än dem som avses i 240 § 2 st andra punkten, dvs de som har fordringar av det slag som

ansvarsbeloppet i fråga avser, inte har rätt till betalning i det fondbelopp som gäldenären redan har betalt eller ställt säkerhet för.

För den händelse felande belopp inte betalas eller säkerhet inte ställs, skall således fondförfarandet – bortsett från att 241 och 357 §§ inte längre gäller – fortsätta som vanligt. Även kanaliseringen av talan till begränsningsmålet enligt 240 § 3 st skall ske.

Det är utan tvekan så att det vid sökandens försummelse att iaktta ett föreläggande om kompletterande betalning eller säkerhet kan uppstå ganska komplicerade situationer. Frågan får emellertid antas vara av huvudsakligen teoretiskt intresse. I de övriga nordiska länderna saknas uttryckliga bestämmelser men det framgår av motiven att man där, för övrigt i likhet med den svenska sjölagsutredningen, har tänkt sig en något annorlunda ordning. ”Dersom fristen oversittes, ansees ikke lenger noe fond opprettet, og virkningen av fondsopprettelsen bortfaller. Det fond som allerede er stilt i hht den foreløpige kjennelse, kan likevel bare frigis på de betingelser som angis i U. § 358.” (NOU 1980:55 s 53.) Den av lagrådet initierade lösningen synes emellertid ha klara fördelar, i vart fall om den underlåtna kompletteringen avser tilläggsbeloppet.

Ett föreläggande skall givetvis delges med sökanden. I föreläggandet skall viss tid bestämmas inom vilken kompletteringen skall ha verkställts. Med hänsyn till de betydande rättsverkningar som en försummelse att komplettera medför bör den inte vara alltför kort. Så länge tidsfristen löper består skyddet i 241 och 357 §§.

354 §

När begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid (anmälningsfrist), som inte får understiga två månader. Erinran om bestämmelserna i 240 § tredje stycket, 357 och 364 §§ skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i ortstidning. Om det finns skäl till det, skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas om kungörelsen genom särskilt meddelande.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 159; prop 1982/83: 159 s 138–139, 296 och 321; NJA II 1983 s 353–354.

1. *Kungörelse om fondens upprättande*

Så snart fonden har upprättats skall detta kungöras.

Första stycket innehåller bestämmelser om kungörelsens innehåll.

I *andra stycket* föreskrivs hur kungörelsen skall ske.

Tredje stycket innehåller föreskrifter om att den som har upprättat fonden och de kända borgenärerna skall underrättas om kungörelsen.

2. *Kungörelsens innehåll*

Kungörelsen har två syften. Den skall tjäna som upplysning om att fonden har upprättats. Vidare skall den innehålla en anmaning till borgenärerna att anmäla sina fordringar inom en viss tid.

Kungörelsen måste därför innehålla alla relevanta uppgifter om fonden. Fondupprättarens och fartygets namn skall uppges. För att borgenärerna på ett enkelt sätt skall kunna kontrollera att fondbeloppet är riktigt, kan det vara lämpligt att också uppges fartygets tonnage enligt 238 § p 6. Den händelse som har föranlett att fonden upprättas skall givetvis anges, t ex ”fartyget Xs kollision med fartyget Y i Z-stads hamn den 27 juni 1984”. Skall fonden bara täcka vissa slag av fordringar, t ex passagerares personskador, skall detta framgå av kungörelsen. Slutligen skall fondbeloppets storlek uppges liksom också eventuellt tilläggsbelopp samt upplysning lämnas om fonden har upprättats genom att kontanta medel har inbetalts eller genom att säkerhet har ställts (jfr 2 § fondförordningen).

Uppmaningen i kungörelsen till borgenärerna att anmäla sina fordringar skall bara riktas till de borgenärer som har sådana fordringar som fondbeloppet avser. I det nyssnämnda fallet skall således passagerare ombord på fartyget X eller deras rättsinnehavare uppmanas att anmäla sina fordringar på personskador.

Anmälningensfristen skall vara minst två månader men får i övrigt bestämmas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Avser fonden en sjöolycka i Sverige och är antalet kända borgenärer litet, bör minimifristen användas. Har händelsen i fråga inträffat utomlands eller kan alla borgenärer inte förutsättas vara kända bör däremot fristen vara längre. Enligt uttalanden i förarbetena (prop s 139) bör riktmärket för anmälningensfristen vara sex månader när en oljeskadefond har upprättats, eftersom skadorna då är mer svåröverskådliga. Men även i andra fall kan det av motsvarande skäl finnas anledning att bestämma en längre frist,

t ex när fonden upprättas relativt kort tid efter händelsen och alla borgenärer inte kan förväntas ha givit sig till känna.

Kungörelsen skall också innehålla en erinran om vissa lagbestämmelser som är av betydelse för borgenärernas rätt. Erinran skall göras om 357 §, enligt vilken rätt till utdelning för efteranmälda fordringar föreligger bara under vissa förutsättningar. Vidare skall erinras om 364 §. I denna paragraf anges att domar i begränsningsmålet gäller mot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, även den som inte har anmält sin fordran. Har globalfond upprättats, skall slutligen erinras också om 240 § 3 st, enligt vilket lagrum särskild talan inte får väckas sedan en fond har upprättats.

3. *Sättet för kungörande*

Kungörelse skall alltid ske i Post- & Inrikes Tidningar och i ortstidning, även om samtliga borgenärer får antas vara utländska personer eller företag. Men i ett sådant fall bör kungörelse också ske i utlandet, i vart fall om det kan antas finnas okända borgenärer. Är t ex händelsen av det slaget att den kan ha givit upphov till utomobligatoriska skadeståndsanspråk, t ex krav på ersättning för oljeskador, bör kungörelse också ske i det eller de land där flertalet borgenärer kan antas finnas. Därvid bör det kungörelseförfarande användas som har störst genomslagskraft. Kostnaderna måste dock självfallet hållas inom rimliga gränser.

Beträffande kungörelser i Sverige finns närmare bestämmelser i lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m m.

Underrättelse om kungörelsen skall enligt tredje stycket genom särskilt meddelande tillställas den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer. De som vederligen har ett intresse av saken skall på säkrast möjliga sätt – dvs genom en direkt underrättelse – få kännedom om att beslut har fattats om att fonden en viss dag har upprättats och att anmälningsfristen har bestämts.

Den som upprättar fonden skall i sin ansökan ha lämnat uppgift om namn och adress på ”dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden” (se 352 § 2 st). Det är dessa som avses med uttrycket ”kända borgenärer”. Det behövs således inte att vederbörande redan har riktat något krav, inom eller utom rätta, mot gäldenären.

Förebild till kungörelse enligt 354 § sjölagen

Med anledning av att M/S Three Stars den 8 november 1983 under en resa från Göteborg till New York grundstötte och sjönk utanför Skott-

lands kust har rederiet Container Service AB, Stockholm, denna dag upprättat en globalfond avseende fordringar som avses i 238 § punkt 3 sjölagen. Fonden har upprättats genom att säkerhet i form av bankgaranti har ställts för *dels* fondbeloppet, 3 507 000 SDR motsvarande 29 669 220 kr, jämte ränta enligt 351 § sjölagen, *dels* det av tingsrätten bestämda tilläggsbeloppet, 400 000 kr.

Den som har en fordran som den nu upprättade globalfonden avser skall senast den 6 augusti 1984 till tingsrätten, adress Box 1234, 987 65 Tingsstad, anmäla fordringen.

Anmälan skall innehålla uppgift om det belopp som fordras och om grunden för fordringen. Har dom redan meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift lämnas om detta. Vid anmälan skall fogas de handlingar som återopas.

Tingsrätten erinrar om att

1. enligt 240 § 3 st sjölagen talan angående fordringen bara får väckas i begränsningsmål,
2. enligt 357 § sjölagen rätt till betalning för en fordran som inte har anmälts i tid kan gå förlorad, och
3. enligt 364 § sjölagen en dom i begränsningsmål gäller även mot den som inte har anmält sin fordran.

Tingsstad den 6 april 1984

Erik Eriksson

Rättens ordförande

355 §

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond har upprättats förordna förvaltare i fonden. På förvaltaren skall ankomma, förutom de uppgifter som anges i 360 § andra stycket, att biträda vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. Förvaltaren skall

vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

Förarbeten: SOU 1981: 8 s 102–104 och 160; prop 1982/83: 159 s 77, 139–140, 296–297 och 321; NJA II 1983 s 355–356.

1. Förvaltare

En förvaltare kan vid behov förordnas för att biträda rätten och parterna i fondärendet och begränsningsmålet. Förutsättningarna härför anges i *första stycket*.

Enligt *andra stycket* skall förvaltarens ersättning bestämmas av rätten.

2. Förvaltarens uppgifter

Förvaltaren skall i första hand granska de fordringar som anmäls och upprätta förslag till fördelning av fonden (se 360 § 2 st). Men han skall helt allmänt också bistå rätten och parterna till dess fonden slutligen har fördelats. Däremot har han inte såsom en konkursförvaltare någon förvaltning av egendom att svara för. Han har inte något ansvar för förvaltningen av de inbetalda fondmedlen eller den ställda säkerheten. Förvaltningen härav ombesörjer tingsrätten enligt de särskilda regler som har meddelats härom i fondförordningen (1985:68). Det bör emellertid åligga förvaltaren att vaka över att säkerheterna blir kompletterade, om de skulle sjunka i värde, genom att i sådant fall begära rättens beslut enligt 353 § 4 st. Han bör också se till att tilläggsbeloppet höjs när det behövs för att täcka förvaltararvode, parternas rättegångskostnader m. m.

Det framhålls i förarbetena att en förvaltare bör förordnas bara i de fall där det finns anledning att misstänka att antalet borgenärer är stort eller att fördelningen av fonden annars kan bli komplicerad. Ett annat fall som nämns är att mera betydande tvister kan antas uppkomma, tex angående storleken av vissa fordringar. Det kan många gånger vara lämpligt att inte förordna förvaltare från början utan först när det visar sig att ett stort antal fordringar anmäls eller andra skäl talar för att förvaltare behövs. Innan beslut meddelas bör synpunkter inhämtas under hand från den som har upprättat fonden och andra intresserade parter. Om en förlikning mellan parterna är i sikte, bör en förvaltare inte förordnas.

Förvaltarens verksamhet skall syfta till att så snabbt som möjligt åstadkomma en korrekt fördelning av fonden. För detta ändamål krävs inte bara att förvaltaren samlar och gör uppställningar över anmälda fordringar och utför de många gånger komplicerade och tidsödande

uträkningar som erfordras när fonden skall fördelas. Han måste också aktivt verka för att oskäligt höga ersättningskrav jämkas. För detta ändamål bör han under hand ta kontakt med borgenären och med denne diskutera sina synpunkter på kravet. Det förslag till fördelning som förvaltaren sedan lägger fram vid fondsammansammanträdet skall bygga på hans egen värdering av vad som är riktigt och rimligt. Har en borgenär efter diskussioner med förvaltaren således inte frivilligt satt ned sitt krav, riskerar han att det i förvaltarförslaget tas upp endast med ett jämkat belopp, givetvis med anmärkningen att borgenärens krav uppgår till ett visst högre belopp.

Om tvister uppkommer angående de fordrade beloppen bör förvaltaren vara verksam för att åstadkomma en förlikning. Förvaltarens verksamhet vid granskningen av fordringarna, framläggandet av ett fördelningsförslag och vid fondsammansammanträdet är därför av stor betydelse för en snabb avveckling av fonden.

Sjölagsutredningen hade föreslagit att det skulle ingå i förvaltarens uppgifter att i enklare fall också undersöka omständigheterna kring den händelse som föranlett att fonden upprättades och att i princip ta ställning till om den som upprättat fonden var ansvarig och, i så fall, om han hade rätt till ansvarsbegränsning. Denna tanke avvisades dock under departementsbehandlingen såsom alltför långtgående.

I övrigt har förvaltarens roll i samband med begränsningsmålets handläggning lämnats öppen i de svenska förarbetena. I de norska förarbetena sägs däremot att "fondbestyreren etter omstendighetene kan representere kreditorfelleskapet i tvister i forbindelse med begrensningssøksmålet, jfr U. § 361. Det vil for øvrig være naturlig at fondsbestyreren — på samme måte som en bestyrer av et konkursbo — overtar en rekke av de praktiske gjøremål i forbindelse med begrensningsprosedyren." (Ot prp 1982–83 nr 32 s 53.)

En uppgift som under alla förhållanden bör åligga förvaltaren efter fondsammansammanträdet är att lämna förslag till preliminär utdelning enligt 362 § och att ombesörja denna sedan rätten har fattat sitt beslut i frågan. Det är däremot högst tveksamt om förvaltaren i Sverige kan anses ha någon legalfullmakt att företräda borgenärerna i begränsningsmålet. Det skulle i så fall vara när borgenärskollektivet tvistar med gäldenären. Man kan dock inte under några förhållanden godta att förvaltaren utan uttrycklig bestämmelse får uppgiften att företräda majoriteten borgenärer i tvister, där en borgenärs fordran helt eller delvis bestritts av de övriga. Men detsamma torde gälla när samtliga borgenärer tvistar med gäldenären, i synnerhet som dessa tvister i regel torde gälla huruvida ansvar

och rätt till ansvarsbegränsning föreligger, frågor som förvaltaren enligt de svenska förarbetena förutsatts inte skola syssla med. Förvaltaren torde också vinna i auktoritet på att han i alla lägen uppträder oberoende av partsintressen.

3. *Förvaltarens kvalifikationer*

Förvaltaren ”skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.” Advokater med sjörätt som specialitet torde vara särskilt väl lämpade för uppdraget liksom jurister med erfarenhet av dispaschörverksamhet. Tillgång till en kontorsorganisation bör vara en förutsättning om det är ett stort antal fordringar som väntas bli anmälda.

4. *Ersättning till förvaltaren*

Ersättningen bestäms av rätten (jfr 5 § fondförordningen). Ersättningskyldigheten åvilar alltid den som har upprättat fonden. Tilläggsbeloppet utgör säkerhet för betalningen av bla denna ersättning. Om fondärendet och begränsningsmålet drar ut på tiden kan förvaltaren erhålla förskott på ersättningen. Denna fastställs slutligt när fonden fördelas enligt 363 §.

356 §

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift lämnas om detta.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 160; prop 1982/83: 159 s 140, 297 och 322; NJA II 1983 s 356–357.

1. *Anmälan av fordringar*

En anmälan skall innehålla uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Det kan tyckas tämligen självklart att en anmälan måste innehålla de uppgifter som behövs för att de som är berörda av fondens fördelning – den som har upprättat den, den eventuellt förordnade förvaltaren och övriga borgenärer – skall kunna ta ställning till kravet. Den behöver däremot inte vara så omfattande som en stämningsansökan – uppstår det tvist om fordringen och kan den inte biläggas vid fondsammanträdet skall talan väckas i begränsningsmålet. Om det erfordras kan därvid en fylligare redogörelse för saken lämnas (se 359 § 1 st).

Efter det att fonden har upprättats kanaliseras alla krav till den domstol där fonden finns. Enligt 240 § 3 st får talan om en fordran som kan göras gällande mot fonden då inte längre väckas på annat sätt än i begränsningsmål. Det kan emellertid tänkas att fonden upprättas så lång tid efter händelsen att vissa fordringar redan har blivit föremål för rättegång. Dessa tvistemål behöver inte avskrivas utan handläggningen av dem kan fortsätta och den sedermera meddelade domen kan läggas till grund vid fördelningen. Detsamma gäller givetvis om dom redan har meddelats när fonden upprättas. I bägge dessa fall behöver emellertid rätten, eventuell förvaltare och övriga borgenärer upplysas om att rättegången pågår resp att dom har meddelats. För de övriga borgenärernas del kan det vara särskilt angeläget att snabbt få kännedom om att en rättegång pågår angående annan borgenärs fordran så att de kan inträda i denna som intervenienter för den händelse de vill göra anmärkningar mot kravet.

En annan sak är att parterna i en pågående rättegång av kostnadsskäl eller annan anledning kan finna det lämpligare att rättegången läggs ned när fonden upprättas så att kravet blir behandlat tillsammans med andra krav mot fonden.

Vad nu har sagts gäller bara om särskild rättegång angående fordringen har väckts vid eller avgjorts av svensk domstol. En lagakraftvunnen dom i ett sådant tvistemål kan utan vidare omprövning läggas till grund vid fördelningen. Övriga borgenärer har i sådant fall ingen möjlighet att på annat sätt framställa anmärkningar mot fordringen än genom att intervensera i den särskilda rättegången. Dom som har meddelats i utlandet och som inte är verkställbar här enligt de särskilda regler härom som finns (gäller fn bara nordiska domar och domar meddelade i Schweiz) har däremot bara bevisverkan och kan således angripas av övriga borgenärer när domen anmäls för betalning ur fonden. Dom som har meddelats vid utländsk domstol som enligt parternas avtal var exklusivt behörig (*forum prorogatum*) har emellertid ansetts utan stöd av lag kunna erkännas här i landet (se *M/S Vakis* NJA 1973 s 628 SHD).

2. Handlingar som bör fogas vid anmälan

I lagtexten sägs inget uttryckligt om att bevis och andra handlingar skall fogas vid anmälan. Enligt 2 § lagen om domstolsärenden gäller emellertid att de skriftliga handlingar som åberopas skall ges in samtidigt med ansökan och motsvarande krav gäller även när anmälan om en fordran mot fonden görs (jfr 352 § 3 st). Här tex en dom redan meddelats angående kravet bör domen bifogas (jfr 4 § fondförordningen). Andra

handlingar som kan behöva bifogas är kvitterade räkningar, läkarintyg m m.

3. Rättsverkan

Anmälan har preskriptionsavbrytande verkan. Vid lagförslagets behandling i lagrådet erinrade lagrådet om att 368 § innehåller regler om specialpreskription av vissa fordringar, bla sådana fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning enligt 10 kap.

”Preskriptionstiderna är tämligen korta, vanligen ett eller två år. För att hindra att fordran upphör genom preskription krävs i lagrummet, att talan väcks i laga ordning. Detta innefattar inte något krav på att talan skall väckas i ordinärt processförfarande. Enligt en särskild bestämmelse i 368 § skall talan anses väckt, om sjöfordringar kommit under dispaschörs behandling. Talan kan också anhängiggöras i annan processform. Bevakning i gäldenärens konkurs godtas sålunda som preskriptionsavbrytande åtgärd (se Rodhe, Obligationsrätt s 684 f). Denna sidoordning mellan talans väckande och bevakning i konkurs har numera kommit till uttryck i 1981 års preskriptionslag (5 §). Förhållandet får anses gälla även på det nu aktuella området. — — — Liksom hänskjutande till dispaschör och bevakning i konkurs torde anmälan enligt 356 § kunna jämföras med väckande av talan i den mening som avses i 368 §.”

Departementschefen instämde i lagrådets uttalande. (Prop s 297 och 322.)

357 §

För en fordran som inte har anmälts till rätten innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning endast utgå enligt 363 § andra stycket.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 105 och 161; prop 1982/83:159 s 77 och 140–141; NJA II 1983 s 357–358.

1. Rättsverkan av att en fordran inte har anmälts

I denna paragraf finns en uttrycklig bestämmelse härom men den är egentligen en direkt konsekvens av andra bestämmelser i kapitlet.

Enligt 364 § har en dom i begränsningsmålet, varigenom fonden fördelas, rättskraft mot samtliga borgenärer som kunnat göra gällande ford-

ringar mot fonden, även dem som inte anmält sina fordringar och således inte heller varit parter i begränsningsmålet. I den föregående paragrafen, 363 §, regleras vissa frågor som rör fördelningen av fonden. Bl a föreskrivs att rätten då kan avsätta ett visst belopp för fordringar som inte har anmälts trots att den kungjorda anmälningensfristen har gått till ända. Man kan t ex misstänka att vissa skador ännu inte givit sig till känna efter ett utsläpp av kemikalier. Detta belopp fördelas sedan särskilt, när eventuellt efteranmälda fordringar har behandlats och det inte längre finns anledning att misstänka att ytterligare borgenärer finns.

Om man då bortser från möjligheten att rätten avsätter ett visst belopp för sådana borgenärer som ger sig till känna efter fördelningen, hur länge är det möjligt att anmäla en fordran och ändå få den beaktad vid fördelningen? Det naturliga hade ju varit att man satt anmälningensfristens utgång som slutpunkt. Särskilt från dansk sida ansågs det emellertid vid utarbetandet av lagförslaget svårt att godta att en borgenär skulle vara förhindrad att få en fordran beaktad om den visserligen hade anmälts efter anmälningensfristens utgång men ändå anmäldes i god tid före fördelningen. Kanske kunde borgenären ha haft fullgoda skäl för dröjsmålet. Under alla förhållanden kunde det komma att ta åtskillig tid från fristens slut till dess alla tvister var avgjorda och slutlig fördelning av fonden kunde ske.

Den lösning som man slutligen stannade för var att en fordran skulle behandlas och beaktas vid fördelningen om den bara anmäldes innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutades vid tingsrätten (363 § 1 st). Detta är onekligen en från rättssäkerhetssynpunkt tilltalande lösning. Förhoppningsvis bör den inte heller vålla problem i praktiken trots att den onekligen öppnar vittgående möjligheter att sätta käppar i hjulet på ett sent stadium.

Det är mot denna bakgrund som det i 357 § föreskrivs att ersättning inte kan utgå för en fordran som inte har anmälts innan frågan om fondens fördelning togs upp till slutlig handläggning vid tingsrätten, dock att reservation görs för det fall att rätten vid fördelningen har avsatt ett belopp för efteranmälda fordringar. Den borgenär som inte har anmält sin fordran när fördelningen sker riskerar således att rätten inte finner anledning att avsätta något sådant belopp. I sådant fall får han inte någon ersättning alls. Och även om rätten då avsätter ett belopp för fordringar som anmäls senare, så kan ersättningen bli mindre än om fordringen hade anmälts i tid.

2. *Bestämmelsen är bara tillämplig om fonden fördelas genom dom i begränsningsmålet*

Har fonden enligt 358 § upplösts sedan gäldenären har kommit överens med de då kända borgenärerna om fördelningen innebär detta att den rättsverkan som fondens upprättande medför inte längre gäller; jfr särskilt 241 §. I ett sådant fall kan således en borgenär, som inte har anmält sin fordran inom loppet av anmälningstiden, på vanligt sätt fullfölja sitt krav genom att begära säkerhetsåtgärder och väcka talan.

358 §

Fonden kan inte upplösas förrän anmälningstiden har gått ut och såväl den som har upprättat fonden som de borgenärer vilka har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 161; prop 1982/83:159 s 141; NJA II 1983 s 358.

1. *Anmälningstidens rättsverkan*

Ingen kan disponera över fonden så länge tiden löper. Har fonden upprättats med anledning av kvarstadsansökan från borgenären A kan borgenären B på grund av bestämmelserna i 241 § 2 st inte utverka någon säkerhet för sin fordran. Han är i stället hänvisad till fonden som säkerhet för sin fordran.

”Alla borgenärer som har anspråk på ersättning i anledning av den ansvarsgrundande händelsen skall därför kunna rikta sina krav mot fonden. För att inte endast vissa borgenärer skall kunna disponera över fonden har i denna paragraf föreskrivits att fonden inte kan upplösas förrän anmälningstiden har gått ut. Sedan borgenärerna således blivit kända kan fonden upplösas, men det krävs då att både den som har upprättat fonden och samtliga borgenärer som har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till detta.

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

löst efter det att begränsningsmålet har inletts, skall detta avskrivas i samband härmed.

Beslutet att upplösa fonden bör fattas i fondärendet. Detta ärende bör därefter avskrivas, sedan rätten i förekommande fall har tagit ställning till förvaltarens ersättningsanspråk." (Prop s 141.)

Fonden "upplöses" i princip genom att de säkerheter som ställts återlämnas till den som har upprättat fonden (eventuellt kan fördelning ske enligt parternas överenskommelse). Har fondbeloppet inbetalts kontant skall det jämte upplupen ränta återbetalas. Även tilläggsbeloppet skall återbetalas. Därvid kan det dock bli aktuellt att göra avdrag för eventuellt förvaltararvode, kostnader för förvaltningen av fondbeloppet och andra kostnader som skall betalas ur tilläggsbeloppet, t ex kungörelsekostnader.

2. Rättsverkningar

Upplöses fonden upphör de rättsverkningar som upprättandet av fonden medfört. En upplösning av fonden enligt 358 § torde därför inte bli aktuell annat än när gäldenären känner sig övertygad om att det inte finns andra borgenärer än de som har anmält sina fordringar eller att fordringarna i vart fall inte kommer att uppgå till ansvarsbeloppet. Det för gäldenären säkraste är onekligen att väcka talan i begränsningsmål och att därefter få förlikningen med de kända borgenärerna fastställd genom dom i anslutning till fondsammanträdet. Sedermera anmälda fordringar har då inte annan rätt till betalning än som framgår av 363 § 2 st.

Har fonden upplösts, är varje borgenär som inte är bunden av överenskommelse med gäldenären oförhindrad att väcka talan och att begära kvarstad eller annan säkerhet för sin fordran. Preklusionsbestämmelsen i 357 § gäller nämligen inte om fonden har upplösts. Men gäldenären är i detta läge å sin sida oförhindrad att upprätta en ny fond och att anmäla de fordringar som han betalat i denna fond enligt 239 § 3 st.

359 §

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Ett begränsningsmål anhängiggörs genom att talan väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Sedan målet har anhängiggjorts, kan talan väckas utan stämning.

Om inte annat sägs i detta kapitel, gäller i begränsningsmål i tillämpliga delar rättegångsbalkens regler om tvistemål vari förlikning om saken är tillåten.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 102–104, 152–153 och 161; prop 1982/83: 159 s 72–75, 141–142, 298 och 322–323; NJA II 1983 s 358–359.

1. Fondens fördelning genom dom sker i begränsningsmål

Första stycket innehåller en definition av begreppet begränsningsmål samt bestämmelser om hur talan väcks i ett sådant mål.

Andra stycket anger att de processuella reglerna för dispositiva tvistemål skall tillämpas om annat inte sägs i 15 kap.

2. Förebilder till reglerna om begränsningsmål

Det var först genom lagstiftningen på grundval av 1976 års konvention som vi i svensk rätt fick bestämmelser om begränsningsmål. I Norge hade emellertid redan tidigare funnits vissa bestämmelser om begränsningssøksmål och liknande regler fanns också i Storbritannien, USA, Frankrike och Västtyskland (se närmare härom *Selvig* i *MarIus* nr 25 § 4.52). Däremot saknades bestämmelser om fond i både Danmark och Finland.

De norska reglerna innebar att det bara var redaren och rätten som kunde ta initiativ till ett begränsningssøksmål. Stämningen riktades mot samtliga borgenärer. Den skulle delges med alla kända borgenärer samtidigt som okända borgenärer inkallades genom kungörelse. Målet handlades vid den domstol där fonden fanns. I målet avgjordes frågan om ansvar och ansvarsbegränsning, de enskilda kraven och fondens fördelning. Domen i målet hade rättskraft även mot borgenärer som inte anmält sina krav; deras rätt blev prekluderad i och med att slutbehandlingen av frågan om fondens fördelning började vid domstolen i första instans.

De norska reglerna kom bara till användning någon enstaka gång vid begränsning av ansvar enligt de dåvarande reglerna i 10 kap sjölagen. Det bedöms inte heller troligt att det i framtiden i de nordiska länderna kommer att inträffa särskilt ofta att en globalfond upprättas. Däremot är ju upprättande av oljeskadefond en förutsättning för att ansvarsbegränsning skall få ske och kan därför tänkas bli aktuell något oftare. En fullständig processuell reglering av begränsningsmål har emellertid inte ansetts erforderlig utan det har bedömts tillräckligt att i 15 kap ta in vissa bestämmelser av grundläggande betydelse.

3. Begränsningsmål är inte en obligatorisk fortsättning på fondens upprättande

Som framgår av 358 § och kommentaren till denna paragraf har det förutsatts att gäldenären och borgenärerna – särskilt om de är få – ofta kan komma överens om hur ansvarsbeloppet skall fördelas mellan borgenärerna. Fondens upprättande kan ha aktualiserats kort tid efter händelsen, tex med anledning av att kvarstad begärts på fartyget i fråga. Sedan anmälningstiden gått ut har parterna möjlighet att sätta sig ner och undersöka – eventuellt med hjälp av en förvaltare – om en förlikning angående fördelning av ansvarsbeloppet är möjlig. Det har därför inte ansetts lämpligt att domstolen skall ha till uppgift att *ex officio* vidta åtgärder för fondens fördelning. Det har i stället överlåtits på parterna att ta initiativ i denna fråga genom att någon av dem väcker talan i begränsningsmål.

Visar det sig att parternas förlikningsförhandlingar är lyckosamma behöver domstolens tid och krafter inte tas i anspråk för fördelningen. Sedan borgenärerna har fått sin betalning kan fonden upplösas utan att domstolen behöver befatta sig mera med saken. Om däremot parterna inte kan komma överens eller någon av dem trots detta vill ha en rättskraftig dom (jfr 364 §) skall någon av dem ”låta startskottet gå” genom att väcka talan i begränsningsmål. Möjligheten att på vanligt sätt väcka talan är ju utesluten på grund av bestämmelsen i 240 § 3 st. Talan i begränsningsmålet väcks vid den domstol där fonden har upprättats. Behöriga att väcka talan är enligt 240 § 4 st den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och borgenärerna.

4. Tvister i begränsningsmål

Såsom framgår av lagtexten skall i målet avgöras om ansvarighet föreligger, om ansvaret är begränsat och vilka enskilda fordringar som föreligger. I anslutning till att fonden fördelas skall det också slutligt tas ställning till hur stort fondbeloppet skall vara. Därefter sker fördelningen av fonden mellan borgenärerna.

En mängd olika typsituationer kan tänkas föreligga i begränsningsmål. Det kan vara ostridigt att redaren X är ansvarig och att rätt till ansvarsbegränsning föreligger medan tvist råder om några enskilda skadeståndsfordringar. Eller målet kan röra en kollision mellan två fartyg där parterna tvistar om både ansvarsfördelningen, vilka skador som är ersättningsgilla och med vilka belopp eventuell ersättning skall utgå. Det förstnämnda begränsningsmålet kan kanske avgöras redan vid fondsammanträdet. Men det senare kan ta flera år att handlägga. I realiteten torde detta efter fondsammanträdet komma att utveckla sig som ett

vanligt sjörättsligt tvistemål. Det kan tex visa sig lämpligt att avgöra frågan om ansvarighet och rätt till ansvarsbegränsning genom mellandom. Möjligen kan också några av ersättningskraven avgöras genom deldom. Alla möjligheter bör tas till vara att driva fram målet till ett snabbt avgörande.

Samtliga nu berörda tvister skall avgöras inom ramen för ett och samma begränsningsmål. För den händelse två fartyg är involverade i samma händelseförlopp, såsom vid en kollision, och begränsningsfonder upprättas på ömse sidor vid samma domstol, kan det vara lämpligt att målen kumuleras.

5. Parter och yrkanden i begränsningsmålet

Behörig att väcka talan är enligt 240 § 4 st inte bara den som har upprättat fonden, dvs typiskt sett redaren av fartyget i fråga, eller dennes försäkringsgivare. Även någon av borgenärerna kan väcka sådan talan.

Både gäldenärs- och borgenärssidan har, när det visar sig att frågan om ansvarsbeloppets fördelning inte kan lösas utomrättsligt, ett intresse av att begränsningsmålet sätts i gång så snart som möjligt. Den redare som hävdar att han inte är ansvarig har ett intresse av att så snart som möjligt få tillbaka den säkerhet han lämnat (bankgarantier är kostsamma) eller det kontantbelopp han betalt. Och borgenärerna vill givetvis ha betalning för sina fordringar.

Begränsningsmålet handläggning påbörjas när någon av parterna inger en ansökan om stämning. Detta är det utvändigt synliga uttrycket för att parterna inte har kunnat komma överens utom rätta utan vill ha domstolens medverkan till en avveckling av fordringsförhållandet. Det finns i och för sig intet som hindrar att talan väcks före anmälningensfristens utgång men fondsammanträde kan inte sättas ut förrän fristen löpt ut (jfr 360 §).

Har bara startskottet på detta sätt gått för begränsningsmålet handläggning "kan talan väckas utan stämning". Det är oklart vad som ligger i denna på lagrådets förslag intagna bestämmelse. Föredragande departementschefen uttalade att stämningen vanligen torde "innefatta yrkande om fördelning av begränsningsfonden. Som lagrådet har framhållit i sitt yttrande behöver härefter inte varje borgenär väcka talan med yrkande om att hans fordran skall utgå ur fonden. Redan anmälan av en fordran i fondärendet får anses innefatta ett sådant yrkande. I konsekvens härmed räcker det för en borgenär som vill träda in i förfarandet sedan ett begränsningsmål har inletts att anmäla sin fordran." (Prop s 322.)

Av det citerade uttalandet torde följa att den borgenär som har anmält sin fordran inom anmälningsfristen inte behöver vidta några ytterligare åtgärder efter det att en annan part har väckt talan i begränsningsmål genom att ge in en stämningsansökan. Han skall anses redan ha väckt sin talan genom den anmälan han gav in i fondärendet. Den borgenär som eventuellt ännu inte har hört av sig har möjligheten att bli part i målet genom att anmäla sin fordran i begränsningsmålet i stället.

Parter i målet är gäldenären eller annan som har upprättat fonden på gäldenärens vägnar, på ena sidan, och borgenären/borgenärerna på den andra sidan. Givetvis är det möjligt att det finns flera gäldenärer; ansvar kan tex göras gällande både mot fartygets ägare och dess tidsbefraktare. Det kan vara rena tillfälligheter som avgör vem som initierar begränsningsmålet. Detta talar för att parterna i målet lämpligen bör anges som gäldenär/borgenär i stället för, såsom i vanliga tvistemål, kärande/svarande. Att partsställningen i vissa tvistiga frågor kan vara begränsad till vissa gäldenärer och borgenärer framgår av 360 §.

Borgenärernas yrkanden framgår av deras anmälningar. Vilken inställning gäldenären har till kraven kan i inledningsskedet av begränsningsmålet vara oklart men skall klarläggas senast vid fondsammanträdet. De nordiska sjölagskommittéerna övervägde om det efter förebild av konkursrätten borde införas bestämmelser om ett anmärkningsförfarande som föregick upprättandet av förvaltarens förslag till fondsammanträdet. ”För begränsningsfondens del skulle detta emellertid troligen vara en mindre lämplig ordning, bl a med hänsyn till att de anmälda fordringarna huvudsakligen är av utomobligatorisk natur och alla härrör från en och samma händelse. En samlad och auktoritativ bedömning av händelseförloppet och de framställda kraven från förvaltarens sida torde underlätta för parterna att komma överens vid fondsammanträdet. Det får förutsättas att förvaltaren under hand tar kontakt med parterna i den mån det finns behov för det. Ett anmärkningsförfarande kan däremot medföra att opåkallade invändningar görs och att positionerna låses.” (SOU 1981: 8 s 103.)

Några bestämmelser om anmärkningsförfarande kom inte heller att inflyta i den slutligen antagna lagtexten. Om förvaltaren vill bilda sig en uppfattning om parternas ståndpunkter före fondsammanträdet får det således ske underhand, om parterna inte självmant ger det till kända och det inte framgår av tidigare ingivna skrifter.

6. *Processuella regler*

Tillämpliga processregler i begränsningsmålet är i första hand de be-

stämmelser som meddelats i 15 kap. Som förut nämnts har lagstiftaren inskränkt dessa till ett fåtal särbestämmelser i frågor av grundläggande betydelse. I övrigt hänvisas till rättegångsbalkens regler för dispositiva tvistemål.

Givetvis kan i begränsningsmål situationer uppstå för vilka inte någon given lösning står att finna vare sig i sjölagen eller i rättegångsbalken. Det har överlåtits på rättstillämpningen att med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet finna den lämpligaste lösningen. Med hänsyn till begränsningsmålens starkt konkursrättsliga prägel torde härvid konkursrättens regler ibland ge viss ledning.

360–361 §§

360 §. I begränsningsmål skall rätten, sedan den anmälningensfrist som anges i 354 § har gått ut, hålla fondsammanträde. Till sammanträdet skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna. Finns någon annan person, vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, om ansvarsbeloppets storlek och om anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren granska anmälda fordringar samt, i den mån det kan ske, upprätta förslag till fondens fördelning. Förslaget skall översändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har förvaltare inte förordnats, skall rätten vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget, med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet, inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning.

Kvarstår någon invändning när fondsammanträdet avslutas, skall rätten bestämma viss tid, inom vilken den som har framställt invändningen skall ange om han vidhåller den och begär rättens prövning av tvisten. Har en sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls, skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten.

Parter i en sådan tvist som anges i fjärde stycket är den som har framställt invändning och den gentemot vilken invändningen riktas.

361 §. Fondsammanträde är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i detta kapitel.

Tredskodom får inte meddelas vid utevaro från fondsammanträde. Uteblir någon som har kallats till sådant sammanträde, får målet handläggas och avgöras utan hinder av utevaron. Detta skall anges i kallelsen till sammanträdet.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 102–105 och 162–164; prop 1982/83:159 s 75, 77, 142–146, 298–300 samt 322–323; NJA II 1983 s 359–366.

1. *Fondsammanträdet*

Fondsammanträdet syftar till att underlätta för parterna att komma fram till en överenskommelse som kan ligga till grund för fondens fördelning. I vart fall skall vid sammanträdet klarläggas vilka tvistefrågor som kvarstår när fondsammanträdet avslutas, trots de förlikningsförsök som då har vidtagits, och vilka av parterna som är berörda av dessa tvister.

360 § första stycket innehåller bestämmelser om kallelse till fondsammanträde.

I andra stycket regleras frågor om granskning av anmälda fordringar och om upprättande av ett förslag till fördelning av fonden som skall översändas till parterna före fondsammanträdet.

Tredje stycket handlar om fördelning av fonden när parterna är ense.

Fjärde och femte styckena reglerar den fortsatta handläggningen när tvistiga frågor kvarstår vid fondsammanträdet slut.

Enligt *361 §* är fondsammanträdet att jämställa med muntlig förberedelse i tvistemål med det undantaget att tredskodom då inte får meddelas.

2. *Fondsammanträdet förbereds*

När anmälningsfristen har löpt ut skall tid bestämmas för fondsammanträdet och *kallelse* sändas till förvaltaren och alla vars rätt är berörd. Hit hör främst parterna. Redarens P & I-assuradör bör i regel också kallas liksom kaskoassuradören om fonden har upprättats med anledning av en kollision. Är det en oljeskadefond som har upprättats bör den internationella oljeskadefonden, som har sitt säte i London, kallas för den händelse det kan bli aktuellt för denna att stå för en del av kostnaderna.

Tiden för sammanträdet bör bestämmas med beaktande av att förvaltaren eller, om förvaltare inte har förordnats, rätten skall granska anmälda fordringar och om möjligt också upprätta ett förslag till fördelning

av fonden. Vidare måste parterna ha viss tid på sig för att ta del av och bedöma fördelningsförslaget. Samtidigt måste beaktas att parterna har ett intresse av att fonden kan fördelas utan längre dröjsmål än nödvändigt. Samråd bör ske med förvaltaren innan tidpunkten för fondsammansättningen bestäms.

Den tid som behövs för att förbereda fondsammansättningen påverkas också av om den mot vilken ansvar görs gällande (i regel redaren) har angivit sin ståndpunkt till de anmälda fordringarna eller ej. Är det redaren som har tagit initiativet till begränsningsmålet bör han i sin stämningsansökan ha angivit hur han ställer sig till de anmälda kraven, dvs om de medges eller bestrids och vilken grund som åberopas för ett eventuellt bestridande m.m. Men har talan i begränsningsmålet väckts av någon av borgenärerna kan det vara erforderligt att förelägga redaren att komma in med en skrift, *ett slags svaromål*, vari dessa uppgifter lämnas. Innan detta föreligger kan det många gånger vara svårt att upprätta fördelningsförslaget. Huruvida redaren bör anmodas att skriftligen precisera sin inställning till de anmälda kraven eller ej är en lämplighetsfråga som får avgöras med hänsyn till förhållandena i varje enskilt fall.

Av intresse i sammanhanget är att lagstiftaren avstått från att införa ett formaliserat anmärkningsförfarande, eftersom det kan leda till att opåkallade invändningar görs och att positionerna läses. Däremot har det förutsatts att förvaltaren vid behov kan ta kontakt med parterna under hand (jfr SOU 1981:8 s 103).

I kallelsen skall tingsrätten erinra om att begränsningsmålet kan handläggas och avgöras vid fondsammansättningen utan hinder av att någon som kallats dit har uteblivit (jfr 361 §). Har förvaltare förordnats bör upplysning lämnas om att detta har skett. Vidare bör en erinran göras om bestämmelserna i 360 § 2 st.

Vid kallelsen bör fogas den stämningsansökan varigenom talan väcktes i begränsningsmålet. Vidare bör de i fondärendet anmälda fordringarna bifogas. Som har berörts i kommentaren till 359 § behöver, sedan talan har väckts, en borgenär som redan har anmält sin fordran i fondärendet inte på nytt väcka talan utan han anses därmed ha väckt sin talan också i begränsningsmålet. Även en borgenär som inte har hörts av i fondärendet kan anmäla sin fordran i begränsningsmålet genom en vanlig anmälan. Sådana anmälningar skall självfallet också fogas vid kallelsen.

Efter en olycka av katastrofkaraktär, t.ex. en stor oljeskadeolycka, kan det visa sig att fordringsanspråken är så många och omfattande att det skulle medföra stora kostnader att tillstålla var och en av borgenärerna en kopia av de övriga borgenärernas krav. Undantagsvis kan då domsto-

len – i stället för att sända över handlingarna till borgenärerna – upplysa att de finns tillgängliga för granskning hos rätten eller förvaltaren (en sådan bör alltid förordnas i ett sådant fall). Efter förvaltarens granskning kommer borgenärerna under alla förhållanden att få en uppställning över de anmälda fordringarna. Men gäldenären bör alltid i samband med kallelsen tillställas en kopia av samtliga anmälda fordringar om han inte redan har tillgång till dem.

3. Förvaltarens granskning

Den granskning av anmälda fordringar som förvaltaren har att göra skall, liksom upprättandet av fördelningsförslaget, innefatta en självständig och auktoritativ bedömning av anmälda krav syftande till att bana vägen för en uppgörelse i godo. Förvaltaren skall vara obunden av parternas ståndpunkter i saken. Även om gäldenären inte har framfört någon anmärkning mot ett krav, kan det finnas anledning för förvaltaren att göra detta. Är det från början klart att gäldenärens eventuella ansvarighet kommer att överstiga ansvarsbeloppet, kan gäldenärens intresse av hur detta fördelas mellan borgenärerna vara ringa. Om förvaltaren då vid sin granskning finner att ett skadeståndskrav är alltför högt tilltaget bör han (eventuellt efter diskussioner med borgenären i fråga) i fördelningsförslaget sätta ned beloppet även om varken gäldenären eller någon annan på detta stadium har anmärkt på kravet. Därmed kan kanske undvikas att andra borgenärer vid fondsammanträdet gör invändningar mot kravet. Förvaltarens uppgift är under alla förhållanden att se till att fondens fördelning blir såvitt möjligt rättvis.

Förvaltaren har inte till uppgift att bedöma frågan om ansvar föreligger. Detsamma gäller frågan om rätt till ansvarsbegränsning kan vara utesluten på grund av bestämmelsen i 237 §. Hans uppgift är enbart att ”granska anmälda fordringar och upprätta förslag till fondens fördelning” (prop s 77). Hit hör först och främst att bedöma om ersättningsgill skada föreligger och med vilket belopp ersättning skall utgå. Men förvaltaren skall också bedöma om fordringen är av det slag att rätt till ansvarsbegränsning föreligger (se särskilt 235–236 §§).

Förslag till fondens fördelning skall upprättas ”i den mån det kan ske”.

”Om det från början står klart att parterna avser att göra en fråga till föremål för rättens prövning, kan det i vissa fall vara lämpligt att förvaltaren lägger fram ett på vissa premisser grundat förslag till fördelning av fonden. I andra fall kan tvistefrågornas lösning vara av en så grundläggande betydelse för fördelningen att förvaltaren helt bör avstå från att lägga fram något förslag. Det är angeläget att

upprättandet av förvaltarförslaget inte tillåts alltför mycket fördröja att rättegångsförfarandet påbörjas såvitt gäller de tvistiga frågorna. Förvaltaren bör dock alltid försöka att rensa undan tvistefrågor av enklare karaktär.” (Prop s 143.)

En förvaltare skall, som framgår av 355 §, bara förordnas när det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt. I regel torde mängden av anmälda krav och deras karaktär bli avgörande för om förvaltare behövs eller inte. Är det frågan om endast ett fåtal krav, kanske to m från en och samme borgenär, bör förvaltare knappast förordnas. I princip skall då i stället rätten granska de anmälda fordringarna och upprätta fördelningsförslag.

”Rätten är emellertid på ett helt annat sätt än en förvaltare underkastad vissa begränsningar när det gäller förlikningsverksamhet och sk materiell processledning. Båa bör rätten givetvis inte på detta stadium ta ställning i tvistiga frågor. Domstolen har sålunda i praktiken betydligt mindre möjligheter än en förvaltare att aktivt förbereda fondsammanträdet. Domstolen har begränsade möjligheter att lägga fram förslag angående fondens fördelning till följd av att domstolen måste avhålla sig från varje åtgärd som kan rubba tilltron till dess opartiskhet. Detta är givetvis en omständighet att beakta, när domstolen skall ta ställning till huruvida förvaltare bör förordnas. Finns tvistiga frågor och har förvaltare inte förordnats, kan det ofta vara lämpligt att rätten inskränker sig till att upprätta en förteckning över anmälda fordringar.” (Prop s 143.)

4. *Fondsammanträdet*

Fondsammanträdet syftar till att bringa eventuella meningsskiljaktigheter ur världen. Finns grundläggande motsättningar i väsentliga avseenden, tex i frågan om redaren är ansvarig för den händelse som föranlett fondens upprättande, bör i vart fall tvister i underordnade frågor, såsom ersättningsbeloppets storlek, kunna lösas.

Invändningar mot förslaget till fördelning av fonden kan givetvis framföras skriftligen före fondsammanträdet men det är avsett att sådana också skall kunna framföras muntligen vid sammanträdet. Är kravet grundat på uträkningar av någon betydelse bör lämpligen en skriftlig sammanställning överlämnas till de närvarande för att underlätta för dem att tillägna sig innehållet.

Alla möjligheter bör tas till vara att under fondsammanträdet utreda återstående tvistefrågor och att förlika parterna. På grund av de invändningar som gjorts eller nya omständigheter som framkommit kan det vara lämpligt att göra uppehåll i fondsammanträdet till någon senare

dag så att ytterligare undersökningar och förhandlingar kan äga rum under mellantiden. I sjölagsutredningens förslag fanns (liksom i de motsvarande bestämmelserna i Danmark, Finland och Norge) en uttrycklig bestämmelse om att fondsammansrådet, om det bedömdes nödvändigt, kunde fortsätta vid ett senare tillfälle (enligt lagrådets förslag: ”Fondsammansrådet kan, om det behövs, återupptas och fortsättas vid ett eller flera senare tillfällen.”). Bestämmelsen utgick emellertid i propositionens lagförslag på den grund att den ansågs överflödig. Departementschefen hänvisade till att detsamma framgick av att fondsammansrådet enligt 361 § jämförts med muntlig förberedelse (jfr prop s 323).

Även rätten bör aktivt verka för en överenskommelse i godo mellan parterna. Allteftersom parterna enas skall fördelningsförslaget justeras i de delar det inte längre överensstämmer med parternas överenskommelser. Leder fondsammansrådet fram till att parterna blir överens i alla delar skall det sålunda justerade fördelningsförslaget läggas till grund för fördelningen. Domstolens beslut härom sker genom dom som kan meddelas utan föregående huvudförhandling (jfr 363 § 1 st).

5. *Hänskjutande av tvister till rättegång*

Tvister som kvarstår när fondsammansrådet avslutas hänskjuts inte utan vidare till rättens prövning. För att detta skall ske krävs att den som framställt en invändning mot fördelningsförslaget begär att rätten prövar tvisten. Det belopp med vilket en borgenär har begärt ersättning har kanske av förvaltaren satts ned i fördelningsförslaget. Vill borgenären inte åtnöjas med detta, får han alltså uttryckligen begära rättens prövning. Eljest anses han ha frånfällt invändningen.

Syftet med denna bestämmelse är att bereda parterna möjlighet att ytterligare överväga om förvaltarens, måhända vid fondsammansrådet av denne justerade, förslag trots allt bör antas eller om tvisten skall drivas vidare med den tidsutdräkt och de kostnader som det kan medföra.

En invändning mot förhandlingsförslaget kan som nämnts framställas skriftligen före mötet. Men det har förutsatts vara minst lika vanligt att invändningarna framförs muntligen vid själva mötet. Enligt sjölagsutredningens förslag skulle bara den som var närvarande vid mötet kunna motsätta sig fondens fördelning enligt det vid fondsammansrådets slut föreliggande fördelningsförslaget. Detta var också i princip lösningen i propositionen. ”Den som inte infinner sig till fondsammansrådet blir bunden av de resultat som uppnås där och har därmed också förlorat möjligheten att senare framställa en invändning och begära rättens pröv-

ning av en viss tvistefråga (jfr 361 § andra stycket). Det finns vidare inte heller möjlighet för den som har uteblivit att fullfölja någon annan borgenärs invändning, som denne efter närmare överväganden har beslutat att frånfalla.” (Prop s 144.)

Emellertid gjordes i motiven det tillägget att den som skriftligen gjort en invändning före sammanträdet men som uteblivit från detta kunde fullfölja sin invändning inom den frist som rätten fastställde (prop s 144). Eftersom parterna i kallelsen skall erinras om att målet kan avgöras i parts utevaro verkar tillägget mindre välbetänkt, för att inte säga svårbegripligt. Det måste ifrågasättas om den som fått veta att målet kan avgöras i hans utevaro rimligen bör kunna motsätta sig att fonden omedelbart fördelas vid eller i anslutning till fondsammanträdet för den händelse övriga borgenärer då har enats om hur detta skall ske. Härmed bereds ju den ”tredskande” borgenären en starkare ställning än i ett vanligt tvistemål, där tredskodom kan meddelas i den angivna situationen; detta var knappast avsikten. Med hänsyn till 361 § 2 st skall någon frist inte sättas ut om de vid fondsammanträdet närvarande enas om hur fonden skall fördelas. Men är så inte fallet, kan således även den som uteblivit från sammanträdet använda sig av den frist som bestämts enligt 360 § 4 st. Någon skyldighet för rätten att delge parten i fråga en underrättelse om fristen föreligger inte, utan det får åligga borgenären att själv hos rätten förfråga sig om resultatet av fondsammanträdet.

Fristen för att anmäla om rättens prövning av tvisten begärs eller ej bör bestämmas med hänsyn till omständigheterna. Är invändningen av det slaget att den skulle kunna avgöras vid huvudförhandling i förenklad form enligt 42 kap 20 § 2 st bör ”betänketiden” inte sättas längre än femton dagar. Målet kan då redan vid fondsammanträdet sättas ut till huvudförhandling den dag fristen löper ut. Hörs borgenären inte av och uteblir han från huvudförhandlingen skall invändningen anses förfallen. Har han före huvudförhandlingen skriftligen begärt rättens prövning av tvisten men uteblir han från huvudförhandlingen, skall tredskodom meddelas. — Finns goda utsikter att parterna förliks kan fristen sättas längre än femton dagar men den bör inte under några förhållanden överstiga en månad. Det är viktigt att man från domstolens sida verkar för en snabb avveckling av fonden.

Finns det särskilda skäl — såsom att flertalet parter är ense om det och det kan antas leda till en uppgörelse i godo — kan, sedan rättens prövning av en tvist begärts, fondsammanträdet återupptas. Denna möjlighet bör dock användas med försiktighet eftersom det, om någon uppgörelse inte kommer till stånd, medför att fondens avveckling fördröjs.

Frånfalls de invändningar som föreligger vid fondsammanträdet slut skall fonden fördelas i enlighet med det fördelningsförslag som då förelåg. Eljest får fördelning ske enligt bestämmelsen i 363 § 1 st.

I det föregående har det förutsatts att ett fördelningsförslag har upprättats. Om motsättningarna mellan parterna är så djupgående att det inte har bedömts möjligt att upprätta något fördelningsförslag över huvud taget, får fondsammanträdet ägnas åt att undersöka vilka delfrågor som kan lösas. Sedan målet på detta sätt har rensats kan fristen för att begära rättens prövning sättas relativt kort — den är ju ändå i detta läge en ren formalitet.

På flera ställen i paragrafens 4 och 5 st talas om ”invändningen”. Härmed avses i princip samma typ av invändning som nämns i 3 st, dvs invändning mot fördelningsförslaget. Har något sådant förslag inte upprättats måste bestämmelsen tolkas så att med uttrycket avses invändning mot ett av annan part framställt yrkande.

6. *Partsförhållandet vid prövningen av enskilda tvister*

På lagrådets förslag har denna fråga reglerats uttryckligen. Enligt paragrafens sista stycke är parter i en sådan tvist den som har framställt en invändning och den gentemot vilken invändningen riktas. Lagrådet uttalade att partsställningen är av betydelse bl a för tillämpningen av tredskodomsreglerna under den fortsatta handläggningen av målet. Departementschefen godtog förslaget samt uttalade vidare (prop s 322–323):

”Jag vill för egen del erinra om att den partsställning som det gäller är den som förekommer i tvister som uppstår genom invändningar som har framställts antingen skriftligen före fondsammanträdet eller muntligen vid detta. Det sätt på vilket begränsningsmålet har uppkommit saknar i detta sammanhang betydelse. Partsställningen blir med andra ord beroende av innebörden av den ifrågavarande invändningen. Detta gäller dock med en reservation. Som jag har framhållit i remissprotokollet i specialmotiveringen till 360 § har jag ansett det vara naturligt att, i den mån den som har upprättat fonden uppträder i en tvist, betrakta denne som svarande. Detta betraktelsesätt kan förefalla märkligt, om det är gäldenären som har initierat begränsningsmålet genom att väcka en negativ fastställelse-talan gentemot en enskild borgenär. Emellertid måste här beaktas att borgenären redan tidigare har anmält sin fordran och därmed företagit en processhandling som i praktiken företer stora likheter med väckande av fullgörelsetalan mot den som har upprättat fonden. I det sammanhanget får gäldenären anses ha ställning av svarande. Det är mot denna bakgrund mitt uttalande om gäldenä-

rens ställning skall ses. Frågan vilka andra slags partskonstellationer som kan uppstå blir naturligen beroende av hur den talan formuleras som uppkommer genom invändningen. Jag anser mig inte kunna göra några ytterligare uttalanden i denna fråga utöver vad jag har anfört i remissprotokollet. Det får överlämnas åt rättstillämpningen att med ledning av de uttalanden som har gjorts i lagstiftningsärendet avgöra frågan från fall till fall.”

Den vanligaste situationen torde vara att redaren har framställt en invändning mot fördelningsförslaget. Den kan tex vara av innebörd att någon skadeståndsskyldighet inte åvilar honom över huvud taget för de skador som uppstod vid händelsen. I så fall skall samtliga borgenärer anses som käreande och redaren som svarande. Medger redaren däremot i princip att han är ansvarig men har han invändningar mot fördelningsförslaget på den grund att borgenären A:s fordran har tagits upp till för högt belopp, är det borgenären A som är käreande och redaren som är svarande. Om i denna situation även borgenären B (eller denne ensam) anser att A:s fordran är alltför väl tillgodosedd och gör invändningar mot förslaget blir även B (eller denne ensam) att anse som svarande.

Partsställningen är av betydelse för tillämpningen inte bara av tredskodomsreglerna utan också av bestämmelserna i 18 kap RB om skyldighet att ersätta motparts rättegångskostnad. I var och en av de enskilda tvisterna i begränsningsmålet skall rättegångskostnaderna bestämmas enligt dessa regler. Däremot skall den som har upprättat fonden svara för kostnaderna i fondärendet.

Beträffande möjligheterna att tillämpa RB:s regler om intervention sägs följande i propositionen (s 144):

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

7. Den fortsatta handläggningen av de enskilda tvisterna

Det är ett för parterna gemensamt intresse att fonden blir avvecklad så snart som möjligt. Enligt 360 § 4 st sista punkten skall "rätten så snart som möjligt pröva tvisten". Särskilt när det finns medparter som inte berörs av de olösta tvistefrågorna har domstolen en skyldighet att aktivt verka för att en slutlig fördelning av fonden kan ske så snart som möjligt.

Som framgår av 361 § är fondsammanträdet att jämställa med muntlig förberedelse. För den fortsatta handläggningen av de olösta tvisterna skall därför ofta inte behövas någon ytterligare förberedelse.

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

Om parterna samtycker till det, kan rätten på samma sätt som i ett vanligt tvistemål hålla huvudförhandling i förenklad form i anslutning till fondsammanträdet. Detsamma gäller om rätten finner saken uppenbar (jfr 42 kap 20 § andra stycket rättegångsbalken). En sådan huvudförhandling får hållas i omedelbart samband med fondsammanträdet eller inom 15 dagar från den dag då fondsammanträdet avslutades. I det senare fallet gäller som förutsättning att domstolen består av samma domare som vid fondsammanträdet." (Prop s 145.)

Begränsningsmålet är den yttre ramen för avgörandet av samtliga de frågor som anges i 359 § 1 st. Hur handläggningen av de enskilda tvisterna skall ske beror på omständigheterna. Gemensamma frågor bör avgöras gemensamt. Det kan tex bli aktuellt att avgöra ansvarsfrågan genom mellandom. Tvister som inte har något inbördes samband bör ofta lämpligast handläggas separat och avgöras genom deldomar, såsom när skäligheten av olika borgenärsfordringar skall bestämmas. Sedan samtliga deltvister har avgjorts skall begränsningsmålet slutligt avgöras genom dom, varigenom fonden fördelas (jfr 363 § 1 st).

362 §

Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att en viss del av de fordringar som har visats föreligga skall betalas omedelbart.

Talan mot tingsrättens beslut i frågor som avses i första stycket

förs särskilt. Mot hovrättens beslut i sådana frågor får talan inte föras.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 104 och 164; prop 1982/83:159 s 76, 146, 300–301 och 323–324; NJA II 1983 s 366–368.

1. *Preliminär utdelning*

Preliminär utdelning från fonden kan ske enligt bestämmelserna i denna paragraf.

Första stycket anger förutsättningarna för att sådan utdelning skall kunna ske.

Andra stycket innehåller bestämmelser om besvärsrätt.

2. *Anmälningstiden måste ha löpt ut*

Detta är den första förutsättningen för att delbetalning av styrkta fordringar skall kunna ske. Dessförinnan är det inte känt vilka fordringar som kommer att anmälas för betalning ur fonden. Den möjligheten finns emellertid – såväl innan en preliminär utdelning har skett som därefter – att redaren eller hans försäkringsgivare utom rätta betalar kravet helt eller delvis. Den som fullgjort en sådan betalning inträder därmed enligt 239 § 3 st i borgenärens rätt mot fonden.

I praktiken torde domstolen inte vilja gå med på någon preliminär utdelning förrän fondsammanträdet har hållits. Först därefter har det klarlagts vilka tvister som kan antas kräva sådan tid att avgöra att preliminär utdelning bör ske.

3. *Stullig utdelning dröjer*

En andra förutsättning för tillämpning av denna paragraf är att det visat sig föreligga så komplicerade tvistefrågor att det får antas ta åtskillig tid innan de har avgjorts genom lagakraftvunnen dom och slututdelning kan ske. Så länge det finns förhoppningar om att de återstående tvisterna kan komma att lösas inom loppet av några månader bör delutbetalning av de styrkta fordringarna inte ske (med mindre parterna är ense). Är tvisterna av underordnad betydelse, tex om de gäller några få delposter som uppgår till relativt obetydliga belopp, kan det finnas skäl att avvakta tingsrättens avgörande. Men är situationen sådan att det råder tvist mellan gäldenären och en av borgenärerna och förmodas denna bli förd i varje fall i två instanser, finns förutsättning för preliminär utdelning till de övriga borgenärerna.

Föreligger i målet flera tvister kan – allteftersom de avgörs – flera delbetalningar beslutas.

I förarbetena nämns att preliminär utdelning också kan ske om visserligen ingen tvist råder om de anmälda fordringarna men det inte kan utslutas att det finns ytterligare ersättningsberättigade fordringar (prop s 76). Denna situation är emellertid typiskt sett en sådan som avsetts med bestämmelsen i 363 § 2 st och denna bestämmelse bör därför företrädesvis tillämpas i dylika fall.

Ett närbesläktat fall är att tvist inte råder om de fordringar som har anmälts i fondärendet men att rättegång om en fordran, som kunnat anmälas, pågår utomlands. Talan mot redaren kanske har väckts i en stat som inte är bunden av 1976 års begränsningskonvention. Bli redaren i detta mål ålagd betalningsskyldighet kan han, om borgenären i fråga vägrar att anmäla sin fordran mot fonden, bli skyldig att betala beloppet. Han skall emellertid för sådant fall ha möjlighet att själv anmäla det belopp som han betalt mot fonden (jfr 239 § 3 st). Har en fond inte upprättats skall enligt 239 § 4 st ett belopp avsättas för denna fordran när ansvarsbeloppet fördelas. Har däremot en fond upprättats bör i en sådan situation en preliminär fördelning göras enligt 362 §. Därmed skapas det säkerhet för att redaren vid fördelningen av fonden får tillgodoräkna sig sin betalning i den utsträckning han har rätt till det. Om i stället slutlig fördelning sker enligt 363 § 1 st med avsättande av visst belopp enligt 363 § 2 st, kan detta sedermera visa sig otillräckligt och redaren har då fått betala mer än han enligt begränsningsreglerna skulle behövt göra.

4. Utdelning kan bara ske för styrkta fordringar

Utdelningen skall avse ”fordringar som har visats föreligga”. Härmed avses *dels* sådana anmälda fordringar som anmälts och mot vilka invändningar inte har rests eller i vart fall inte kvarstår, *dels* fordringar som har fastställts genom domar som har vunnit laga kraft.

5. Delbetalningen skall avse viss kvotdel av fordringens belopp

Borgenärerna skall behandlas lika (jfr 239 § 1 st) och förmånsrättsreglerna spelar inte här, lika litet som vid slutlig fördelning, någon roll. Domstolen måste göra en bedömning av hur mycket av ansvarsbeloppet som behöver avsättas av hänsyn till de ännu inte avgjorda kraven.

”Skulle det mot förmodan inträffa att någon genom delbetalning har fått ut mer av begränsningsbeloppet än han har rätt till enligt vad som framkommer i samband med att begränsningsfonden fördelas,

bör någon återbetalningsskyldighet inte föreligga. I ett sådant fall är det tänkbart att staten kan bli skadeståndsskyldig enligt 3 kap 2 § skadeståndslagen (1972:207) gentemot de fordringsägare som till följd av förtidsbetalningen får mindre utdelning ur fonden än de är berättigade till.” (Prop s 146.)

I de norska förarbetena till lagstiftningen förutsätts däremot att borgenärerna i denna situation blir återbetalningsskyldiga (Ot prp nr 32 1982–83 s 56 sp 1).

6. *Talan*

Talan mot tingsrättens beslut kan föras särskilt. Bestämmelsen om detta infördes på lagrådets förslag. Som motiv för förslaget anförde lagrådet följande (prop s 300):

”Det kan tänkas ibland inträffa, att vissa skadelidande före fondens upprättande har fört talan mot den för skadan ansvarige och kanske även utverkat utmätning för domfästa skadeståndsfordringar mot honom. Efter att ha nedlagt tid och kostnader på process och utmättningsförfarande kan de således ha uppnått ett läge med goda utsikter till snar betalning, när den ansvarige upprättar en begränsningsfond. Genom fondens tillkomst kan den verkställda utmätningen och därmed utsikterna till snar betalning omintetgöras. I stället kan ett tidskrävande förfarande för att få fonden fördelad ta vid. Fall kan alltså förekomma, då skadelidande har starkt intresse att få komma i åtnjutande av omedelbar betalning och följaktligen även att vid avslag på yrkande härom få fullfölja talan mot beslutet. Särskilt som betalning som avses här inte skall kunna återkrävas kan fall också tänkas, då vid bifall till borgenärs yrkande om omedelbar betalning övriga borgenärer har ett berättigat intresse att få fullfölja talan.”

Däremot kan talan inte föras mot hovrättens beslut. Beslut om utdelning får inte verkställas förrän det har vunnit laga kraft.

363 §

När samtliga tvister är avgjorda, skall rätten besluta om fördelning av fonden. Om huvudförhandling inte behövs med hänsyn till utredningen, får målet avgöras utan sådan förhandling.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar som inte har anmälts innan handläggningen av frågan om fondens fördelning har avslutats vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när

samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 104–105 och 164–165; prop 1982/83:159 s 76–77, 146–147, 301, 319 och 324; NJA II 1983 s 368–369.

1. *Slutlig fördelning* av fonden skall ske sedan samtliga tvister har avgjorts.

Första stycket innehåller huvudregeln om när slutlig fördelning skall ske.

Andra stycket anger att ett visst belopp undantagsvis skall avsättas för ännu inte anmälda fordringar.

Tredje stycket reglerar fondens fördelning när den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning.

Begränsningsmålet avgörs genom den dom varigenom fonden slutligt fördelas. Föreligger inte några tvistigheter i målet kan domen meddelas i anslutning till fondsammanträdet. Målet kan avgöras vid huvudförhandling i förenklad form (42 kap 20 § 2 st RB). Men behövs ingen huvudförhandling kan målet också enligt uttrycklig bestämmelse i första stycket andra punkten avgöras på handlingarna. ”Normalt sett torde det bara röra sig om en matematisk operation som innebär att ansvarsbeloppet slås ut på de olika fordringarna. Huvudförhandling synes därför erforderlig endast i undantagsfall. Om muntlig bevisning skall tas upp, skall huvudförhandling däremot hållas. Detsamma bör vara fallet när det kan antas vara till fördel för utredningen i målet att parterna muntligen utvecklar sina ståndpunkter. Parterna bör beredas tillfälle att lämna synpunkter på valet av handläggningsform.” (Prop s 147.)

Det krävs i och för sig inte att tvisterna i målet har avgjorts genom dom som har vunnit laga kraft. Men normalt är det säkrast att vänta med den slutliga fördelningen tills så har skett. Det får med hänsyn till omständigheterna i målet avgöras om fördelningen bör ske i anslutning till att domstolen tar ställning till tvistiga fordringar. Har tvist om någon fordran avgjorts tidigare men har domen överklagats till hovrätten, bör tingsrätten helt naturligt inte fördela fonden i anslutning till att den avgör de återstående tvisterna. Blir den första domen ändrad måste ju ny fördelning ske. Om tingsrätten, samtidigt som den avgör alla tvistiga fordringar, också fördelar fonden, löper man risken att domen överklagas

bara beträffande viss fordran. Även då kan fördelningen få göras om.

I samband med fördelningen skall rätten också ta slutlig ställning till frågan om ansvarsbeloppets storlek. Det kan undantagsvis finnas anledning att ändra det beslut som redan har meddelats i denna fråga. Någon av parterna kan t ex förebringa ny utredning om fartygets dräktighet.

Fördelningen av fonden sker enligt bestämmelserna i 10 kap SjöL respektive OljeAL.

2. Avsättning för okända borgenärer

Att ytterligare borgenärer skulle finnas sedan anmälningsfristen har löpt ut och någon tid därefter har förflutit måste normalt anses osannolikt. Har begränsningsfonden exempelvis upprättats med anledning av att fartyget har sjunkit till botten kan knappast heller en borgenär efter så lång tid anses ha ett beaktansvärt intresse av att få del av ansvarsbeloppet om han har underlåtit att anmäla sin fordran, såvitt det inte kan antas att han av särskilda skäl har varit förhindrad att anmäla sin fordran.

Det är inte heller för sådana situationer som bestämmelsen har införts.

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

Det bör understrykas att möjligheten att avsätta visst belopp för efteranmälda fordringar inte bör utnyttjas urskiljningslöst. Beloppet bör avsättas bara om det finns någon bestämd anledning att anta att ytterligare borgenärer finns. Sker fördelningen ganska lång tid efter händelsen, måste det finnas starka skäl för att sådant belopp skall avsättas. Har mer än tre år förflutit från händelsen, måste det under alla förhållanden anses osannolikt att ytterligare borgenärer finns.” (Prop s 147.)

Fördelningen av det avsatta beloppet skall givetvis också ske enligt bestämmelserna i 10 kap SjöL respektive OljeAL. Det totala ansvarsbeloppet skall alltså fördelas dels med hänsyn till de borgenärer som redan

fått betalt, senast vid den slutliga fördelningen enligt första stycket, dels de borgenärer som därefter har anmält sina fordringar. Visar det sig därvid att de senare — om de anmäls i tid — skulle ha erhållit betalning med större belopp än det som kan utgå ur det avsatta beloppet, får detta senare fördelas proportionellt mellan de efteranmälda fordringarna. Den omständigheten att dessa fordringar — om de anmäls före den slutliga fördelningen enligt första stycket — skulle ha fått mera kan nämligen inte föranleda att den slutliga fördelningen rivs upp. Den har vunnit laga kraft enligt 364 §. (Ett av lagrådet föreslaget tillägg till bestämmelsen av innebörd att för "fordringarna som avses i andra stycket kan ersättning utgå endast ur belopp som anges där" avvisades av departementschefen med hänvisning till att preklusionsverkan för underlåten anmälan enligt 357 § i och för sig följde redan av 364 §.)

Om det däremot vid en proportionell fördelning av ansvarsbeloppet på samtliga anmälda fordringar — de som anmäls före den slutliga fördelningen såväl som de som efteranmäls — visar sig att det uppstår ett överskott i det belopp som avsatts enligt 363 § 2 st skall detta utbetalas till de borgenärer som redan har erhållit utdelning enligt 362 § 1 st. I sådant fall måste alltså principen om borgenärernas likarätt enligt 239 § 1 st upprätthållas.

Några bestämmelser har inte meddelats om hur fördelning av det enligt 363 § 2 st avsatta beloppet skall ske. Det torde emellertid ankomma på rätten att bestämma när beloppet skall fördelas. Det får dock antas vara sällsynt att belopp avsätts vid den slutliga fördelningen och de problem som därvid kan uppkomma får lösas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

3. Fördelning av fonden skall ske också när rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger

Under lagstiftningsarbetet restes på denna punkt invändningar av bla rättegångsutredningen. Den framhöll att beslutet om att upprätta en fond i ett sådant fall i princip hade varit oriktigt och att fondmedlen därför borde ingå i gäldenärens totala förmögenhetsmassa och komma alla dennes borgenärer till godo enligt allmänna förmånsrättsregler. Kritiken avvisades emellertid av departementschefen som framhöll att borgenärerna i begränsningsmålet under dettas handläggning hade saknat möjlighet att skaffa sig säkerhet för sina fordringar (jfr 241 § och prop s 76).

Sjölagsutredningens förslag att fonden skulle fördelas mellan de borge-

närer som skulle haft rätt till utdelning om begränsningsrätt förelegat godtogs således.

Enligt tredje stycket andra punkten kan borgenärerna i denna situation också yrka att fastställelse- eller fullgörelsedom skall meddelas mot den ansvarige för den del av fordringen som inte täcks av fondbeloppet. ”Borgenärerna bör f ö vara oförhindrade att, redan innan ett slutligt avgörande föreligger i fråga om rätten till ansvarsbegränsning, begära säkerhet i form av kvarstad för sin fordran utöver den säkerhet som fonden utgör genom att göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger. Vid sin prövning har domstolen då givetvis att dessutom ta ställning till om skäl i övrigt föreligger för kvarstad enligt 15 kap 1 § rättegångsbalken.” (Prop s 76–77.)

Motiveringen för bestämmelsen i tredje stycket är av processekonomisk natur. Om möjlighet inte fanns att få dom för det belopp som fonden inte täcker måste borgenärerna väcka särskild talan, eventuellt vid annan domstol, avseende detta belopp trots att all nödvändig utredning redan hade förebragts i begränsningsmålet.

364 §

Lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och fondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 105 och 165–166; prop 1982/83: 159 s 77, 148, 301 och 324; NJA II 1983 s 369–371.

1. *Domar i begränsningsmålet har rättskraft*

Den rättskraft som enligt denna bestämmelse har tillagts domar i begränsningsmål gäller även gentemot de borgenärer som inte har anmält sina fordringar och som därför inte heller har varit parter i målet. Den borgenär som inte anmält sin fordran, innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutades vid tingsrätten, kan således inte framställa något som helst krav mot någon av dem som fonden gäller till förmån för (jfr 240 § 2 st och 234 §). Det enda undantaget från denna princip utgör det fallet att rätten har avsatt ett belopp för okända

borgenärer enligt 363 § 2 st men deras rätt är då begränsad till den utdelning som de kan få ur detta belopp.

Lagrådet framhöll vid sin granskning av lagförslaget att rättskraftsregeln inte fyllde någon funktion när det gällde ansvarsbegränsning. Departementschefen avvisade emellertid lagrådets förslag att stryka frågan om rätt till ansvarsbegränsning i 364 §. Han framhöll att frågan i viss utsträckning berodde på om det var möjligt att bryta rätten till ansvarsbegränsning i förhållande till enstaka borgenärer men inte mot samtliga. Han vågade för sin del inte utesluta att även ett avgörande i denna fråga kunde komma att tillerkännas en mer omfattande rättsverkan än lagrådet hade förutsatt. Departementschefen var därför inte beredd att godta lagrådets förslag (prop s 324).

2. Motiveringen för rättskraftsregeln

Den rättspolitiska motiveringen för rättskraftsregeln har angivits vara dels gäldenärens behov av att ansvarsgränserna respekteras, dels att sådana rättsskyddsgarantier har byggts in i begränsningsfondsystemet att man har ansett att det kan godtas att borgenärer som inte har anmält sina fordringar i tid går miste om sin rätt.

Helt vattentäta torde emellertid reglerna om ansvarsbegränsning aldrig kunna bli. Svensk sjöfart är av tradition internationell. Även om man från svensk sida av denna anledning försöker bidra till en internationell reglering av frågan om redares rätt till ansvarsbegränsning, måste konstateras att de internationella konventionerna på området hittills har fått en begränsad anslutning. Ingenting hindrar därför att en redares fartyg beläggs med kvarstad i främmande stat till säkerhet för fordringar som enligt denna stats lagstiftning inte är underkastade ansvarsbegränsning och att dom sedermera kan verkställas mot den säkerhet som lämnats för att få fartyget frigivet. Möjligen tillhör inte dessa fall de riktigt stora olyckorna – skall man tro modern rättsvetenskaplig forskning är systemet med ansvarsbegränsning en relik från gången tid som är moget för avskaffande (jfr kommentaren till 10 kapitlets rubrik och *Wetterstein*, Globalbegränsning och sjörättsligt skadeståndsansvar 1980).

Bilaga 1

Nordiska parallelltexter

Bilaga 1

Dansk text

TIENDE KAPITEL

Om ansvar og ansvarsbegrænsning

Om rederens ansvar for andre

§ 233

Rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Stk. 2. Hvad rederen således kommer til at udrede, kan han kræve erstatet af den, som har forvoldt skaden.

Finlandssvensk text

ANDRA KAPITLET

Om fartygs redare

Om redares ansvarighet och om ansvarsbegränsning

10 §

Redare är, om inte annat stadgas i denna eller annan lag, personligen och utan begränsningar ansvarig för de förpliktelser som han i denna egenskap ingått eller eljest ådragit sig.

Ågs fartyget av rederibolag, svarar var och en av delägarna endast i förhållande till sin lott i fartyget för sådana förpliktelser för rederiet som inte kan betalas med rederiets tillgångar.

11 §

Redaren är, om inte annat stadgas i denna eller annan lag, ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten åstadkommits av fartygets befälhavare eller besättning, av lots eller av någon som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete ombord. Är även den som vållat skada utöver redaren ansvarig för denna, svarar han endast intill det belopp som inte kan fås ut av redaren.

Redare, som betalt ersättning för skada som nämns i 1 mom., har rätt att utkräva det erlagda beloppet av den som vållat skadan, enligt de grunder som gäller för dennes skadeståndsansvar. Enligt samma grunder är skadevållaren ansvarig för den skada som han orsakat redaren.

Norsk text

Svensk text

TIENDE KAPITTEL

TIONDE KAPITLET

Rederens ansvar**Om redares ansvarighet**

I. Rederens ansvar for andre

§ 233

Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste.

Hva rederen således kommer til å utrede, kan han kreve erstattet av den som har voldt skaden. Lovgivingens regler om adgang til å nedsette skadevolderens ansvar overfor skadelidte gjelder likevel tilsvarende for rederens krav.

233 §

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

Skadestånd som redaren sålunda betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Om retten til ansvarsbegrænsning

§ 234

Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde, herunder arbejde som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 og 6.

Stk. 2. Også personer, som rederen eller andre nævnt i stk. 1 svarer for, kan begrænse deres ansvar efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 3. Den, der forsikrer mod ansvar for krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv.

§ 235

Retten til ansvarsbegrænsning foreligger, uanset ansvarsgrundlaget, jfr. dog § 237, for så vidt angår krav i anledning af:

1) skade på person eller ejendom, dersom skaden opstår om bord på skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,

12 §

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel. Samma rätt har sådan ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe handhar fartygets drift, fartygets befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder som anges i 13 § 1 mom. 4, 5 och 6 punkterna.

Görs ansvar gällande mot någon för vilken redaren eller annan person som avses i 1 mom. svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel.

Försäkringsgivare, som på grund av försäkring är ansvarig för fordran som är föremål för begränsning enligt detta kapitel, har samma rätt att begränsa sin ansvarighet som försäkringshavaren.

13 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1) person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning;

Norsk text

Svensk text

Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet finns, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap. samt i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

II Ansvarsbegrensning

§ 234 Personer med rett til ansvarsbegrensning

Rederen, skipets eier, befrakteren eller disponenten kan begrense sitt ansvar etter reglene i dette kapittel. Det samme gjelder enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med bergning, herunder tiltak som nevnt i § 235 første ledd nr 4, 5 og 6.

Gjøres ansvar gjeldende mot noen som rederen eller andre nevnt i første ledd svarer for, har også denne rett til begrensning.

Den som har forsikret ansvar for krav undergitt begrensning, har samme rett til begrensning som sikrede selv.

§ 235 Krav undergitt begrensning

Retten til ansvarsbegrensning gjelder, uansett grunnlaget for ansvaret, krav i anledning av

1) tap av liv eller skade på person (personskade) eller tap av eller skade på eiendom (tingskade), dersom skaden er oppstått ombord eller i direkte forbindelse med driften av skipet eller med bergning;

234 §

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel. Samma rätt har en sådan ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 235 § första stycket 4, 5 och 6.

Om ansvar görs gällande mot någon, för vilken redaren eller annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.

Den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

235 §

Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, föreligger rätt till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

Dansk text

2) tab som følge af forsinkelse med befordingen til søs af gods, passagerer eller deres rejsegods,

3) tab som følge af krænkelse af en ikke-kontraktmæssig rettighed, dersom skaden er opstået i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,

4) hævnning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrage, og af hvad der er eller har været om bord på et sådant skib,

5) fjernelse, ødelæggelse eller uskadelliggørelse af skibets ladning,

6) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse tab, som er eller ville være undergivet ansvarsbegrænsning, samt tab, som skyldes sådanne forholdsregler.

Stk. 2. Har den ansvarlige et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved den samme hændelse, kan han kun begrænse sit ansvar for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 236

Retten til ansvarsbegrænsning omfatter ikke:

1) Krav på bjærgeløn, groshavari-bidrag eller vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6,

2) krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 267 og som er omfattet af § 282, stk. 1,

3) krav undergivet en international konvention eller national lov, som re-

Finlandssvensk text

2) skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods eller passagerare eller deras resgods;

3) annan skada, om den har orsakats av intrång i rättighet som inte grundar sig på avtal, och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning;

4) åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak;

5) åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last; samt

6) åtgärder för att avvärja eller begränsa skada, för vilken ansvarsbegränsning gäller, samt skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

14 §

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte

1) fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärd som avses i 13 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten;

2) fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § eller 2 § 1 mom. lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80);

3) fordran underkastad internationell konvention eller nationell lag

Norsk text

2) skade som følge av forsinkelse med befordring til sjøs av gods, passasjerer eller deres reisegods;

3) annen skade dersom den er forårsaket ved krenkelse av en ikke-kontraktmessig rett, og er oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet eller med bergning;

4) hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært ombord i skipet;

5) fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;

6) tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville være begrenset for, samt tap som skyldes slike tiltak.

Dersom den ansvarlige kan gjøre gjeldende et motkrav, og krav og motkrav er oppstått ved samme hendelse, kan begrensning bare kreves for den del av kravet som overstiger motkravet.

§ 236 Krav unntatt fra begrensning

Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke

1) krav på bergelønn, felleshavari-bidrag eller vederlag i henhold til kontrakt vedrørende tiltak som nevnt i § 235 første ledd nr 4, 5 eller 6;

2) krav i anledning av oljesøl av den art som er nevnt i § 267;

3) krav undergitt internasjonal konvensjon eller nasjonal lov som re-

Svensk text

2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,

3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet, som inte grundar sig på avtal, och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak,

5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, samt

6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada, för vilken ansvarsbegränsning gäller, samt skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

236 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 235 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § och 2 § första stycket lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,

3. fordran underkastad en internationell konvention eller nationell lag

Dansk text

gulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader,

4) krav i anledning af atomskade, forårsaget af et atomdrevet skib,

5) krav i anledning af skade på person eller ejendom, som påføres ansatte hos personer, der er nævnt i § 234, stk. 1, og som udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning,

6) krav på renter og sagsomkostninger.

§ 237

Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Begrænsningsbeløbenes størrelse

§ 238

For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46.666 SDR multipliceret med det antal passagerer, skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mill. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning

Finlandssvensk text

som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada;

4) fordran med anledning av atomskada orsakad av ett atomenergifartyg;

5) fordran med anledning av skada som åsamkats fartygets befälhavare eller besättning, lots eller någon som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete ombord eller den vars åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgning; eller

6) fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

15 §

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

16 §

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner särskilda dragningsrätter;

2) för andra fordringar med anled-

Norsk text

gulerer eller forbyr ansvarsbegrensning for atomskade;

4) krav i anledning av atomskade voldt av et atomdrevet skip;

5) krav i anledning av skade som påføres arbeidstaker som omfattes av § 234 annet ledd og som har arbeidsoppgaver i forbindelse med driften av skipet eller med bergning;

6) krav på renter og saksomkostninger.

§ 237 Handlemåte som hindrer begrensning

En ansvarlig kan ikke begrense sitt ansvar dersom det godtgjøres at den ansvarlige selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

§ 238 Ansvarsgrensene

1) For krav i anledning av personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 46 666 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre, dog ikke mer enn 25 millioner SDR.

2) For andre krav i anledning av

Svensk text

som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4. fordran med anledning av atomskada orsakad av ett atomfartyg,

5. fordran med anledning av skada som har åsamkats lots eller den som är anställd hos någon som avses i 234 § första stycket och vars åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, samt

6. fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

237 §

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

238 §

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada, som har tillfogats fartygets egna passagerare, är ansvarsgrensen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.

2. För andra fordringar med anled-

Dansk text

af dødsfald eller personskade er ansvarsgrænsen 333.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere en 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

1) for hvert ton fra 501 til 3.000 tons med 500 SDR

2) for hvert ton fra 3.001 til 30.000 tons med 333 SDR

3) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 250 SDR, og

4) for hvert ton over 70.000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel uddækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 167.000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

1) for hvert ton fra 501 til 30.000 tons med 167 SDR

2) for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 125 SDR, og

3) for hvert ton over 70.000 tons med 83 SDR.

Stk. 4. Ansvarsgrænserne i stk. 1 til 3 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenten, samt de personer, som de svarer for.

Stk. 5. Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, be-

Finlandssvensk text

ning av personskada än sådana som avses i 1 mom. är ansvarsgränsen 333 000 särskilda dragningsrätter, om fartygets dräktighet inte överstiger 500 ton; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje ton från 501 till 3000 ton, med 500 särskilda dragningsrätter;

b) för varje ton från 3001 till 30000 ton, med 333 särskilda dragningsrätter;

c) för varje ton från 30001 till 70000 ton, med 250 särskilda dragningsrätter; samt

d) för varje ton som överstiger 70000 ton, med 167 särskilda dragningsrätter;

3) för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten samt fordringar, i den mån de inte tillgodoses med de i 2 punkten nämnda beloppen, är ansvarsgränsen 167 000 särskilda dragningsrätter, om fartygets dräktighet inte överstiger 500 ton; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje ton från 501 till 30000 ton, med 167 särskilda dragningsrätter;

b) för varje ton från 30001 till 70000 ton, med 125 särskilda dragningsrätter; samt

c) för varje ton över 70000 ton, med 83 särskilda dragningsrätter.

Ansvarsgränserna i 1 mom. gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot rederen, ägare av fartyg som inte är redare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe och fartygets befraktare samt mot den för vilken dessa svarar.

Ansvarsgränserna för bärgare, som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det

Norsk text

personskade er ansvarsgrensen 333 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 500 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:

for hvert tonn fra 501 til 3 000 tonn, med 500 SDR,

for hvert tonn fra 3 001 til 30 000 tonn, med 333 SDR,

for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 250 SDR, og

for hvert tonn over 70 000 tonn, med 167 SDR.

3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr 2, er 167 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 500 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:

for hvert tonn fra 501 til 30 000 tonn, med 167 SDR,

for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 125 SDR, og

for hvert tonn over 70 000 tonn, med 83 SDR.

4) Ansvarsgrensene i nr 1 til 3 gjelder summen av alle krav som oppstår ved én og samme hendelse mot rederen, skipets eier, befrakteren og disponenten, samt enhver som noen av disse svarer for.

5) Hvis bergere ikke opererer fra noe skip eller bare opererer fra det skip som bergningen gjelder, be-

Svensk text

ning av personskada är ansvarsgrensen 333 000 SDR, om fartygets dräkthet inte överstiger 500. Är dräktheten högre, höjs ansvarsgrensen

för varje dräkthetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,

för varje dräkthetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,

för varje dräkthetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR, och

för varje dräkthetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belegg som anges där, är ansvarsgrensen 167 000 SDR, om fartygets dräkthet inte överstiger 500. Är dräktheten högre, höjs ansvarsgrensen

för varje dräkthetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,

för varje dräkthetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och

för varje dräkthetstal över 70 000 med 83 SDR.

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

5. Ansvarsgrensarna för bärgare, som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det

Dansk text

regnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1.500 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod bjærgerne og de personer, de svarer for.

Stk. 6. Med skibets tonnage menes bruttotonnagen beregnet efter reglerne om måling af tonnage i annex I til den internationale konvention om måling af skibe fra 1969. Ved SDR forstås den i § 366 omhandlede regneenhed.

Fordelingen af begrænsningsbeløbene

§ 239

Hvert begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne i forhold til deres krav.

Stk. 2. Såfremt beløbet i medfør af § 238, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de der nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 238, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.

Stk. 3. Den, som helt eller delvis har betalt et krav, inden begrænsningsbeløbene er fordelt, indtræder i fordringshavernes ret til dækning i forhold til det betalte beløb.

Stk. 4. Godtgør nogen, at han senere kan blive nødt til at betale et krav helt eller delvis, og at han herved vil indtræde i fordringshave-

Finlandssvensk text

fartyg bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 1 500 ton. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot en bärgare som avses i detta moment och mot den för vilken denne svarar.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/82). Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som definieras i 279 a §.

17 §

Varje ansvarsbelopp fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen gäller.

Förslår de belopp som avses i 16 § 1 mom. 2 punkten inte till betalning av där nämnda fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som avses i 16 § 1 mom. 3 punkten och med samma rätt som där nämnda fordringar.

Har redaren eller annan, innan ansvarsbelopp fördelats, helt eller delvis betalt en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp han har betalt.

Visar redaren eller annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före ansvarsbelopp-

Norsk text

regnes ansvarsgrensene etter en tonnasje på 1 500 tonn. Ansvarsgrensene gjelder summen av alle krav som oppstår ved én og samme hendelse mot bergerne og enhver som de svarer for.

6) Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen av 1969. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 373.

§ 239 Fordeling av ansvarsbeløpene

Hvert ansvarsbeløp skal fordeles på de krav som er undergitt begrensnings, i forhold til de godtgjorte beløp.

Dersom det beløp som er nevnt i § 238 nr 2, ikke dekker fullt ut de krav som beløpet gjelder for, dekkes resten på like linje med andre krav av det beløp som er nevnt i § 238 nr 3.

Den som har betalt et krav helt eller delvis før fordelingen av ansvarsbeløpet er foretatt, trer for så vidt inn i kreditors rett til dekning.

Godtgjør noen at han senere kan bli nødt til å betale et krav helt eller delvis, og at han i så fall vil tre inn i kreditors rett til dekning, kan retten

Svensk text

fartyg som bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot sådan bärgare och mot någon för vilken denne svarar.

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

239 §

Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Om det belopp som avses i 238 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 238 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

Har redaren eller någon annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före an-

Dansk text

rens ret til dækning, kan retten beslutte, at der skal reserveres et tilstrækkeligt beløb, således at han senere kan få dækket sit krav efter stk. 3.

Beskyttelse mod retsforfølgning ved oprettelse af begrænsningsfond

§ 240

Såfremt der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retlige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses, kan der oprettes en begrænsningsfond ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden anses for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig samme ansvarsgrænse og til dækning af alle de krav, som ansvarsgrænsen gælder for. Alene fordringer for hvilken begrænsning kan påberåbes kan kræves dækket af fonden.

Stk. 3. Særskilt sag om krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, eller om, hvorvidt de personer, til fordel for hvem fonden er oprettet, har ret til ansvarsbegrænsning, kan ikke anlægges her i landet, efter at der er oprettet en begrænsningsfond i medfør af stk. 1.

Finlandssvensk text

pets fördelning, skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt 3 mom., skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

18 §

Väcks i Finland talan med anledning av fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning eller framställs här begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol vid vilken talan har anhängiggjorts eller hos den domstol som enligt 11 kap. är behörig för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts.

En begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen åsyftar.

Sedan en begränsningsfond upprättats i Finland, får talan rörande fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detsamma gäller talan angående frågan om den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning och angående frågan om fördelning av fonden.

Behörig att anhängiggöra begränsningsmål är den som har upprättat

Norsk text

sette til side et tilstrekkelig beløp, slik at han senere kan kreve dekning i samsvar med regelen i tredje ledd.

§ 240 Begrensningsfond og begrensningssøksmål

Hvis det her i riket reises søksmål eller begjæres arrest eller annen tvangsforretning i anledning av krav som etter sin art er undergitt begrensning, kan begrensningsfond opprettes ved vedkommende domstol.

Fondet ansees opprettet med virkning for alle som kan påberope seg samme ansvarsgrænse, og til dekning kun av de krav som denne gjelder for.

Etter at fondet er opprettet, kan bare den som har opprettet det, dennes ansvarsforsikrer og enhver som har krav som kan kreves dekket i fondet, reise søksmål for å få avgjort spørsmål om ansvar for de enkelte krav, retten til ansvarsbegrensning, begrensningsbeløpets størrelse, og fordeling av fondet (begrensningssøksmål). Særskilt søksmål om disse spørsmål kan ikke reises her i riket når fondet er opprettet.

Svensk text

svarsbeløpets fördelning, skulle ha kunnat kräva åter ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

240 §

Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i riket har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts.

En begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i riket talan rörande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detsamma gäller talan angående frågan huruvida den som upprättat begränsningsfonden har rätt till ansvarsbegränsning och angående frågan om fördelning av fonden.

Behörig att anhängiggöra begränsningsmål är den som har upprättat

Dansk text

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m. v. følger af kapitel 15.

§ 241

Er et krav anmeldt over for en begrænsningsfond, som er oprettet efter § 240, jfr. kapitel 15, eller efter tilsvarende regler i en anden konventionsstat, kan der ikke for dette krav gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet og som har ret til ansvarsbegrænsning.

Stk. 2. Efter at begrænsningsfond er oprettet her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning, for krav, som kan gøres gældende mod fonden, jfr. dog § 242, stk. 2. Er der foretaget arrest i skib eller ejendom, eller er der stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten hæves, eller sikkerheden frigives.

Stk. 3. Efter at begrænsningsfond er oprettet i en anden konventionsstat, kan domstolen afslå begæring om arrest eller udlæg, jfr. dog § 242,

Finlandssvensk text

fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Om begränsningsfond och begränsningstalan stadgas i lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar (296/84).

19 §

Den som gjort gällande fordran mot begränsningsfond, vilken upprättats i Finland eller annan stat som har biträtt den i London den 19 november 1976 ingångna konventionen om begränsning av ansvaret för sjörättsliga fordringar, kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Finland, Danmark, Norge eller Sverige, kan kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon, på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning, inte ske med anledning av fordran som kan göras gällande mot fonden. Har handräckning eller utmätning redan skett, skall åtgärden upphävas. Säkerhet som ställts för att avvärja kvarstad, handräckning eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd upphävd skall frigives.

Har en begränsningsfond upprättats i annan än i 2 mom. nämnd stat som biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan begäran om kvar-

Norsk text

Nærmere regler om begrensingsfond og begrensningssøksmål er gitt i femtende kapittel.

§ 241 Rettsvirkningene av at begrensingsfond er opprettet

1) Den som har fremsatt et krav mot begrensingsfond som er opprettet etter § 240 eller etter tilsvarende regler i annen konvensjonsstat, kan ikke for dette krav begjære arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning.

2) Etter at det er opprettet begrensingsfond her i riket eller i Danmark, Finland eller Sverige, kan arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning, ikke foretas for krav som kan kreves dekket av fondet, jf dog § 242 tredje ledd første punktum. Hvis en tvangsforretning allerede er foretatt, skal den oppheves. Sikkerhet stilt for å avverge eller få opphevet tvangsforretningen skal frigis.

3) Er fondet opprettet i annen konvensjonsstat, kan retten avslå begjæring om arrest eller annen tvangsforretning, oppheve en forretning

Svensk text

fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap.

241 §

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond, som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 240 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall frigis.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå begäran om sä-

Dansk text

stk. 2. Er der foretaget arrest eller stillet sikkerhed for at undgå arrest, kan arresten hæves, eller sikkerheden frigives. Begæring om arrest skal afvises, en efter fondsoprettelsen foretagen arrest hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest frigives, såfremt fonden er oprettet:

1) i den havn, hvor den ansvarspådragende hændelse fandt sted, eller, hvis denne ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløp efter hændelsen,

2) i landsætningshavnen, hvis kravet gælder personskade,

3) i lossehavnen, hvis kravet gælder ladningsskade.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 240.

Stk. 5. Reglerne i stk., 1–4 finder alene anvendelse, såfremt fordringshaveren kan fremsætte krav mod fonden over for den domstol, som administrerer denne, og fonden faktisk er tilgængelig og frit kan overføres til dækning af kravet.

Stk. 6. Med en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af London-konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav.

Finlandssvensk text

stad, annan handräckning eller utmätning avslås, åtgärd som vidtagits upphävas eller ställd säkerhet friges. Begäran skall avslås och, om fonden upprättats innan sådan åtgärd företagits eller säkerhet ställts, åtgärden upphävas och säkerhet som ställts friges sedan fonden upprättats, när fonden har upprättats i

1) den hamn där den händelse inträffat på vilken fordran grundas eller, om händelsen inte ägt rum i hamn, den första hamn fartyget anlöpt efter händelsen;

2) landstigningshamnen, om fordran avser personskada som åsamkats en person ombord på fartyget; eller

3) lossningshamnen, om fordran avser skada på fartygets last.

Vad som är stadgat i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond, som upprättats i en annan stat än sådan som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 18 §.

Stadgandena i denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut och till annat land föra över vad som belöper sig på hans fordran.

Norsk text

som er foretatt, eller frigi sikkerhet som er stillet. Retten skal imidlertid avslå begjæringen, oppheve forretning som er foretatt etter at fondet er opprettet, og frigi sikkerhet som er stillet etter dette tidspunkt, dersom fondet er opprettet i

a) den havn hvor den ansvarsbe grunnende hendelse inntraff, eller, om den ikke inntraff i en havn, den første havn skipet anløper etter hendelsen, eller

b) landstigningshavnen, for så vidt kravet gjelder personskade som voldes noen ombord i skipet, eller

c) lossehavnen, for så vidt kravet gjelder skade på skipets last.

4) Reglene i nr 1 og 3 kan gis tilsvarende anvendelse dersom det godtgjøres at begrensingsfond opprettet i stat som ikke er konvensjonsstat, kan likestilles med begrensingsfond som nevnt i § 240.

5) Reglene i denne paragraf gjelder bare dersom fordringshaveren kan fremsette krav mot fondet for den domstol som bestyrer det, og fondet faktisk er tilgjengelig og fritt overførbart til dekning av kravet.

6) Det verneting som er oppnådd ved arrest eller sikkerhetsstillelse, faller ikke bort ved at arresten blir opphevet eller sikkerheten frigitt etter reglene i nr 2, 3 eller 4.

Svensk text

kerhetsåtgärd eller utmätning, häva säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige säkerhet som har ställts. Begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan sådan åtgärd företagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anlöpt efter händelsen; eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har åsamkats en person ombord på fartyget; eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas, om det visas att en fond, som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat, är jämförbar med en sådan begränsningsfond som avses i 240 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

§ 241 a

Efter oprettelsen af en begrænsningsfond sker kære af fogdens nægtelse af at foretage arrest til sø- og handelsretten i København. Kærefristen er 4 uger. Retsplejelovens kapitel 53 finder i øvrigt anvendelse.

Stk. 2. Foretages arrest trods oprettelse af en begrænsningsfond, skal arrestsagen anlægges ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 3. Nægtes eller bortfalder arrest, fordi der oprettes begrænsningsfond efter § 240, afgøres spørgsmålet om lovligheden af den begærede arrest samt om eventuel erstatning i anledning af begæringen om arrest af sø- og handelsretten i København, jfr. § 359.

Ansvarsbegrænsning uden oprettelse af begrænsningsfond

§ 242

Selv om der ikke er oprettet en begrænsningsfond, kan den ansvarlige begrænse ansvaret. Retten skal da alene tage hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen. Såfremt den ansvarlige nedlægger påstand herom, skal der dog i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, medregnes ved ansvarsbegrænsningen.

Stk. 2. En dom efter stk. 1 kan fuldbyrdes efter retsplejelovens almindelige regler herom. Er der i dommen optaget et forbehold som nævnt i stk. 1, og er der oprettet en

20 §

Ansvarsbegrænsning kan återopas även om en begrænsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om fordran som är föremål för ansvarsbegrænsning, skall domstolen, om någon begrænsningsfond inte har upprättats, vid tillämpning av stadgandena i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegrænsningen, skall förbehåll om detta intas i domen.

Beträffande verkställighet av dom som inte innehåller förbehåll enligt 2 mom. gäller stadgandena i utsökningslagen. Innehåller dom sådant förbehåll, kan den utan hinder därav

Norsk text

Svensk text

§ 242 Ansvarsbegrensning uten opprettelse av begrensningsfond

Ansvarsbegrensning kan kreves selv om det ikke blir opprettet begrensningsfond.

I søksmål om krav som er undergitt begrensning, skal retten ved anvendelsen av reglene i dette kapittel bare ta hensyn til krav som er gjort gjeldende under saken. Hevder en ansvarlig at det også skal tas hensyn til andre krav undergitt begrensning til samme beløp, skal forbehold om ansvarsbegrensning som følge av slike krav fremgå av domsslutningen.

Dom uten forbehold som nevnt i annet ledd kan fullbyrdes når den er blitt rettskraftig. Inneholder dommen slikt forbehold, kan den likevel fullbyrdes med mindre begrensnings-

242 §

Ansvarsbegrænsning kan åberopas även om en begrænsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om fordran som är föremål för ansvarsbegrænsning, skall rätten, om någon begrænsningsfond inte har upprättats, vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegrænsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

En dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket får verkställas utan hinder av 241 §. Innehåller domen sådant förbehåll, kan den ändå verkställas, såvida inte en be-

Bilaga 1

Dansk text

begrænsningsfond, forinden der er forløbet et sådant tidsrum, at der er blevet mulighed for at fuldbyrde dommen, finder § 241 dog anvendelse.

Særlige skibe m.v.

§ 243

For krigsskibe og andre skibe, som bruges i statsligt ikke-kommercielt øjemed, skal ansvarsgrænserne i intet tilfælde beregnes efter en tonnage under 5.000 tons. Ansvarer kan ikke begrænses for tab eller skade, som skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i statsligt, ikke-kommercielt øjemed. Bestemmelserne i 1. og 2. pkt. gælder ikke isbrydere samt skibe, der hovedsagelig anvendes i forbindelse med bjærgning.

Stk. 2. For boreskibe samt flytbare havanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, jfr. loven om visse havanlæg medens boreskibene eller havanlæggene bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

Finlandssvensk text

verkställas, såvida inte en begrænsningsfond upprättas och domstolen med stöd av 19 § finner att ansökan om verkställighet skall avslås.

Om begrænsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till avgörande av dispasschör. Talan mot detta förs i samma ordning som klander av dispassch.

21 §

Ansvarsgränserna för krigsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för den händelse, på vilken krav grundas, ägdes eller brukades av en stat och användes uteslutande för andra ändamål än kommersiella, får inte i något fall underskrida de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 5 000 ton. Avser fordran ersättning för skada som orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte rätt till ansvarsbegränsning. Vad som stadgas i detta moment gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borning efter havsbottens naturtillgångar skall vara 12 miljoner särskilda dragningsrätter för fordringar som avses i 16 § 2 mom. och 20 miljoner särskilda dragningsrätter för fordringar som avses i 16 § 3 mom., om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget användes i borningsverksamhet. Om ersättning för oljeskada stadgas särskilt.

Norsk text

fond blir opprettet og retten etter § 241 finner å måtte avslå begjæring om fullbyrdelse.

Partene kan overlate beregningen og fordelingen av ansvarsbeløpet til dispasjør. Tvist om riktigheten av dispasjørens avgjørelse kan bringes inn for domstolene.

§ 243 Krigsskip, boreskip m v

Ansvarsgrensene for krigsskip og andre skip som brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet, skal i intet tilfelle beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5 000 tonn. Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke krav i anledning av skade eller tap som skyldes et krigsskips særlige egenskaper eller anvendelse. Tilsvarende gjelder skade eller tap som voldes av andre skip mens de brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet. Bestemmelsene i dette ledd gjelder ikke skip som hovedsakelig brukes til isbryting eller berging.

For skip som er bygget eller utstyrt for boring etter undersjøiske naturforekomster, skal ansvarsgrensene etter § 238 nr 2 og 3 uansett skipets størrelse være henholdsvis 12 millioner SDR og 20 millioner SDR for så vidt angår krav i anledning av skade eller tap forårsaket mens skipet brukes i borevirksomhet. Bestemmelsen her medfører ingen innskrenkning i en rettighetshavers ansvar etter petroleumsloven for krav i anledning av forurensningsskade som følge av utstrømming eller utslipp av petroleum.

Svensk text

gränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten med tillämpning av 241 § finner att ansöknings om verkställighet skall avslås.

Om begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 14 kap.

243 §

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

Ansvarsgrensarna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrning efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Anvendelsesområde

§ 243 a

§§ 234–243 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol. For så vidt angår krav som nævnt i § 236, nr. 5, skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivningen finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land er en konventionsstat.

Stk. 2. §§ 234–243 er ikke til hinder for anvendelsen af ellers gældende regler om adgang til at lempe en skadevolders ansvar over for en skadelidt.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses såsom fartyg vid tillämpning av stadgandena i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de i 2 mom. angivna beloppen.

22 §

När begränsning av ansvarighet görs gällande inför finsk domstol eller annan finsk myndighet, skall iakttas vad som är stadgat i 13–21 §§. Föreligger fordran som avses i 14 § 1 mom. 5 punkten och är lagen i stat som biträtt den i 19 § 1 mom. nämnda konventionen tillämplig på anställningsavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Vad som är stadgat i 13–21 §§ hindrar inte tillämpningen av de stadganden om jämkning av skadevållares ansvar som i övrigt gäller.

Norsk text

§ 243 A Anvendelsesområde m m

Reglene i §§ 234–243 får anvendelse i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende ved norsk domstol. Hvorvidt krav som nevnt i § 236 nr 5 er undergitt ansvarsbegrensning, avgjøres etter den stats rett som etter norske interlegale rettsregler gjelder for tjenesteavtalen, såfremt denne stat er konvensjonsstat.

Reglene i §§ 234–243 er ikke til hinder for anvendelse av ellers gjeldende regler om adgang til å lempe en skadevolders ansvar overfor en skadelidt.

Med konvensjonsstat forstås stat som er bundet av Londonkonvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav.

Svensk text

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

243 a §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 234–243 §§ tillämpas. Föreligger en fordran som avses i 236 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Bestämmelserna i 234–243 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörettsligt skadeståndsansvar.

FEMTENDE KAPITEL

Om begrænsningsfonde

Lag om begrænsningsfond och begrænsningsmål vid sjörättsligt ansvar

§ 350

1 § Tillämpningsområde

Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 240 och 271.

Stadgandena i denna lag gäller begrænsningsfond som upprättas enligt 18 § sjölagen (*begrænsningsfond enligt sjölagen*) eller enligt 6 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (*oljeskadefond*).

Stk. 2. En begrænsningsfond skal oprettes ved sø- og handelsretten i København.

Med begrænsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begrænsning och om anmälda fordringar avgörs samt begrænsningsfonden fördelas.

Om inte annat följer av stadgandena i denna lag, tillämpas i begrænsningsmål vad som är stadgat om rättegången i sjörättsliga tvistemål.

§ 351

2 § Fondens storlek

En begrænsningsfond efter § 240 skal svare til det fulde begrænsningsbeløb efter § 238 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden med et beløb, der svarer til den til enhver tid værende officielle diskonto med tillæg av 2 pct. p.a.

Begrænsningsfond enligt sjölagen skall motsvara

1) summan av de belopp som enligt 16 § sjölagen utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegrænsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse; samt

2) ränta beräknad enligt 3 § räntelagen (633/82) på belopp som avses i 1 punkten för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Stk. 2. En begrænsningsfond efter § 271 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 270.

Oljeskadefond skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

Norsk text

Svensk text

FEMTENDE KAPITTEL

FEMTONDE KAPITLET

**Begrensningsfond og
begrensningsøksmål****Om begränsningsfond och
begränsningsmål**

§ 350 Ansvarsområdet

350 §

Reglene i dette kapittel gjelder begrensningssområde som opprettes etter § 240 (globalfond) eller etter § 271 (oljeskadefond), samt etterfølgende begrensningssøksmål. Som globalfond regnes også fond opprettet etter § 283.

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 240 § (globalfond).

Bestämmelserna i 352–364 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Reglene i lov om rettergangsmåten for tvistemål får tilsvarende anvendelse med mindre annet følger av kapitlet her.

§ 351 Fondsbeløpet

351 §

Globalfondet skal tilsvare

En globalfond skall motsvara

a) summen av de beløp som etter § 238 utgjør ansvarsgrensen for de krav som ansvarsbegrensningen gjøres gjeldende overfor og som er oppstått ved en og samme hendelse, og

1. summan av de belopp som enligt 238 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och

b) renter av de beløp som er nevnt under bokstav a for tiden fra hendelsen og til opprettelsen av fondet, regnet etter rentefot som fastsettes etter lov 17 desember 1976 nr 100 om renter ved forsinket betaling m m § 3.

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Fond som opprettes etter § 283, skal tilsvare det fulle ansvarsbeløp etter annet eller tredje ledd i § 283.

Oljeskadefondet skal tilsvare ansvarsbeløpet etter § 270.

Dansk text

§ 352

Den som fremsætter begæring om oprettelse af begrænsningsfond, skal deponere fondsbeløbet, jfr. § 351, kontant ved retten eller stille anden tilstrækkelig sikkerhed herfor.

Stk. 2. Den pågældende skal tillige give retten meddelelse om alle, der må antages at ville gøre krav gældende mod fonden, samt en redegørelse om baggrunden for fondens oprettelse.

§ 353

Retten træffer ved kendelse afgørelse om fondsbeløbets størrelse samt om, hvorvidt en eventuel tilbudt sikkerhed kan godkendes.

Stk. 2. I kendelsen skal fastsættes, at der tillige skal stilles sikkerhed for et tillægsbeløb til dækning af omkostningerne ved administration af fonden, herunder sagsomkostninger, samt til dækning af eventuelle rentekrav. I forbindelse med en begrænsningsfond efter § 240 kan der kun kræves sikkerhed for renter efter fondens oprettelse.

Stk. 3. Fremgår det af kendelsen, at beløbene efter §§ 351 og 353, stk. 2, er deponeret kontant, eller at der er stillet anden tilstrækkelig sik-

Finlandssvensk text

3 § Ansökan om upprättande av fond och därtill ansluten utredning

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond skall hos överexekutor på domstolsorten deponera en penningssumma som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av överexekutor godkänd säkerhet för summan.

I ansökan, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för de omständigheter på vilka ansökan grundas samt lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot begränsningsfonden.

4 § Upprättande av fond

Domstolen skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl häremot, skall domstolen även i sitt beslut bestämma att ett tillägsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och av begränsningsmålet samt ränta skall deponeras eller säkerhet för beloppet ställas. Om det är fråga om en begränsningsfond enligt sjölagen, gäller vad som nu är sagt om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att erforderlig deponering har skett eller att godtagbar säkerhet ställts, anses begränsningsfonden ha blivit upprättad

Norsk text

§ 352 Begjæring om fondsoppret-
telse

Den som fremsetter begjæring om opprettelse av begrensingsfond, skal innbetale fondsbeløpet til retten eller stille slik sikkerhet for beløpet som retten finner tilfredsstillende.

Begjæringen skal inneholde en redegjørelse for grunnen til fondets opprettelse, opplysninger om skipet som er nødvendige for å beregne fondsbeløpet, samt såvidt mulig opplysning om alle som kan antas å ville gjøre krav gjeldende mot fondet.

§ 353 Opprettelse av fondet

Beslutningen om opprettelse av begrensingsfond treffes ved kjennelse som foreløpig fastsetter fondets størrelse og avgjør om den tilbudte sikkerhet kan godtas.

Retten skal, med mindre særlige grunner tilsier noe annet, i kjennelsen også bestemme at det skal innbetales eller stilles sikkerhet for et tilleggsbeløp fastsatt etter rettens skjønn til dekning av omkostningene ved fondsopprettelse og begrensningssøksmål og ansvaret for renter. Ved opprettelse av globalfond gjelder dette bare renter for tiden etter opprettelsen av fondet.

Fremgår det av kjennelsen at nødvendig innbetaling er foretatt eller sikkerhet stillet, ansees fondet opprettet den dag kjennelsen er avsagt.

Svensk text

352 §

Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa tillfredsställande säkerhet för detta.

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

I ärenden om begränsningsfond gäller i tillämpliga delar lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden, om inte annat sägs i detta kapitel.

353 §

Rätten skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall rätten även besluta att sökanden till rätten skall betala in eller ställa tillfredsställande säkerhet för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att erforderlig inbetalning har gjorts eller att tillfredsställande säkerhet har ställts, anses fonden upprättad den dag då

Dansk text

kerhed herfor, anses fonden for oprettet ved kendelsens afsigelse. I øvrigt anses fonden for oprettet, når retten ved påtegning på kendelsen bekræfter, at indbetalingen er sket eller sikkerheden er stillet.

Stk. 4. Retten kan ved senere kendelse forhøje sikkerhedsstillelsen for tillægsbeløbet efter stk. 2.

§ 354

Retten skal straks indrykke en bekendtgørelse om fondsoprettelsen i Statstidende, hvorved man indkalder eventuelle fordringshavere til inden en i indkaldelsen fastsat tid, der ikke må være kortere end 2 måneder, at anmelde krav om andel i fonden. I indkaldelsen skal der gøres opmærksom på indholdet af §§ 240, stk. 3, 357 og 364.

Stk. 2. Indkaldelsen kan tillige kundgøres her i landet på en anden af retten fastsat måde og bør, når forholdene tilsiger det, kundgøres i stater, hvor skade eller tab kan være opstået. Særskilt indkaldelse bør ved anbefalet brev tilstilles alle kendte fordringshavere.

Finlandssvensk text

den dag beslutet meddelades. I annat fall anses fonden ha blivit upprättad den dag då domstolen genom anteckning på beslutet bekräftar att beloppet deponerats eller säkerhet ställts.

Beslut som avses i 1 och 2 mom. gäller till dess annat förordnats. Innefattar beslutet att ett högre belopp skall betalas till begränsningsfonden eller ytterligare säkerhet ställas, skall domstolen förelägga den som upprättat fonden att inom viss tid betala vad som fattas eller att ställa säkerheten. Om föreläggandet inte iakttas, skall domstolen förordna att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 19 § sjölagen.

Ändring i beslut som avses i 1, 2 och 4 mom. söks särskilt.

5 § Kungörelse om upprättande av fond

När begränsningsfond har upprättats, skall domstolen genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos domstolen inom viss tid, som inte får understiga två månader. I kungörelsen skall erinras om stadgandena i 8 och 15 §§ i denna lag samt i 18 § 3 mom. sjölagen.

Kungörelsen skall införas i den officiella tidningen samt enligt domstolens prövning i ortstidning. Om det finns skäl därtill, skall kungörelse om att begränsningsfond har upprättats ske även i annan stat.

Norsk text

For øvrig ansees fondet opprettet den dag innbetalingen er foretatt eller sikkerheten stillet.

Kjennelsen kan påkjæres.

§ 354 Kunnngjøring

Retten skal straks kunnngjøre at begrensingsfond er opprettet. I kunnngjøringen skal alle som vil kreve dekning av fondet, oppfordres til å anmelde sine krav til retten innen en fastsatt frist på minst 2 måneder. Det skal samtidig gjøres oppmerksom på reglene i §§ 240 tredje ledd annet punktum, 357 og 364.

Kunnngjøringen skal innrykkes i Norsk Lysingsblad samt etter rettens skjønn offentliggjøres også på annen måte. Når forholdene tilsier det, foretas kunnngjøring også i andre stater.

Svensk text

beslutet har meddelats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då inbetalning har skett eller säkerheten har ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar ett sådant beslut att högre belopp skall betalas eller ytterligare säkerhet ställas, skall rätten förelägga den som har upprättat fonden att inom viss tid betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Om föreläggandet inte följs, förordnar rätten att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 241 och 357 §§. Erinran om detta skall tas in i föreläggandet.

Talan mot beslut som avses i första och andra styckena och mot förordnande enligt fjärde stycket förs särskilt.

354 §

När begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid (anmälningsfrist), som inte får understiga två månader. Erinran om bestämmelserna i 240 § tredje stycket, 357 och 364 §§ skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i ortstidning. Om det finns skäl till det, skall kungörelse ske även i annan stat.

Bilaga 1

Dansk text

§ 355

Retten kan udnævne en fondsbestyrer.

§ 356

Den, der anmelder et krav, skal give retten de nødvendige oplysninger om kravet, herunder om kravets grundlag og størrelse, og om det er eller har været genstand for særskilt søgsmål.

§ 357

For krav, som ikke er anmeldt inden fordelingen af fonden tages op til dom i første instans, gælder § 364.

Finlandssvensk text

Den som upprättat begränsningsfonden samt alla kända borgenärer skall underrättas genom särskilt meddelande.

6 § Fondens förvaltare

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, kan domstolen förordna förvaltare för begränsningsfonden. Förvaltaren skall ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver. På förvaltaren skall, förutom de uppgifter som stadgas i 11 §, ankomma att biträda vid handläggningen av frågor som gäller fonden och av begränsningsmålet samt vid förhandlingar mellan parterna.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

7 § Anmälan av fordran

Borgenär som anmäler fordran skall lämna domstolen en upplysning om fordringens storlek och grund. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift även lämnas härom.

8 § Försenad anmälan

Fordran, som inte anmälts till domstolen innan frågan om fondens fördelning avslutas i underrätten, kan endast betalas enligt stadgandena i 14 §.

Norsk text

Den som har opprettet fondet, og kjente fordringshavere underrettes gjennom anbefalt brev.

§ 355 Fondsbestyrer

Dersom praktiske grunner tilsier det, kan retten oppnevne en advokat eller annen kyndig person som bestyrer av fondet. Retten fastsetter godtgjørelse til bestyreren.

§ 356 Anmeldelse av krav

Den som anmelder et krav, skal gi retten de nødvendige opplysninger om kravet, herunder kravets grunnlag og størrelse, og om det er eller har vært gjenstand for særskilt søksmål.

§ 357 Bortfall av krav

Krav som retten ikke har mottatt melding om innen fordelingen av fondet tas opp til doms i første instans, kan bare kreves dekket etter reglene i § 363 annet ledd.

Svensk text

Den som har opprettat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas om kungörelsen genom särskilt meddelande.

355 §

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond har upprättats förordna förvaltare i fonden. På förvaltaren skall ankomma, förutom de uppgifter som anges i 360 § andra stycket, att biträda vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. Förvaltaren skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

356 §

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift lämnas om detta.

357 §

För en fordran som inte har anmälts till rätten innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning endast utgå enligt 363 § andra stycket.

§ 358

Retten kan ved kendelse frigive fonden, såfremt fristen for anmeldelse af krav er udløbet, og samtykke gives fra den, der har oprettet fonden, og fordringshaverne for de anmeldte krav.

§ 359

Efter anmeldelsesfristens udløb skal retten efter begæring fra den, der oprettede fonden, den, der forsikrer mod ansvaret, eller den, der har krav på dækning i fonden, indkalde de interesserede parter til retsmøde (fondsmøde) til behandling af spørgsmål vedrørende ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning samt størrelsen af de i § 351 nævnte beløb og de krav, der er anmeldt.

9 § Upplösning av fond

Begränsningsfond kan inte upplösas förrän den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden har löpt ut. Efter utgången av denna tid kan fonden fördelas utan dom, om den som upprättat fonden och de borgenärer, som gjort gällande fordringar mot fonden, överenskommer därom.

10 § Anhängiggörande av begränsningsmål

Begränsningsmål anhängiggörs genom att den som upprättat begränsningsfonden eller dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol vid vilken fonden har upprättats genom ansökan anhåller om fondens fördelning.

11 § Fondsammanträde

Sedan begränsningsmål anhängiggjorts skall domstolen kalla förvaltaren av begränsningsfonden, den som upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. Finns annan person vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, ansvarsbeloppets storlek och anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren av begränsningsfonden granska anmälda fordringar samt, i den mån det kan ske, upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet och om fördelning av fonden. Förslaget skall

Norsk text

§ 358 Utbetaling og frigivelse av fondet

Fondet kan ikke frigis med mindre fristen for anmeldelse av krav er utløpt og samtykke gis av den som har opprettet fondet, og alle fordringshavere som har anmeldt krav i fondet.

Svensk text

358 §

Fonden kan inte upplösas förrän anmälningsfristen har gått ut och såväl den som har upprättat fonden som de borgenärer vilka har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

§ 359 Begrensningssøksmål

Begrensningssøksmål reises ved stevning til den domstol hvor fondet er opprettet. Søksmål kan reises av person som nevnt i § 240 tredje ledd første punktum eller § 271 første ledd annet punktum. Alle som har krav på dekning av fondet, stevnes under ett. Alle som fondet er opprettet på vegne av, kan trekkes inn i saken.

359 §

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Ett begränsningsmål anhängiggörs genom att talan väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Sedan målet har anhängiggjorts, kan talan väckas utan stämning.

Om inte annat sägs i detta kapitel, gäller i begränsningsmål i tillämpliga delar rättegångsbalkens regler om tvistemål vari förlikning om saken är tillåten.

tillställas dem som kallats till sammanträdet. Har förvaltare inte förordnats, skall domstolen vidta dessa åtgärder.

Kvarstår inte invändning mot förslaget jämte de ändringar däri, som kan ha gjorts vid fondsammanträdet när sammanträdet avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning. Om det är nödvändigt kan fondsammanträdet fortsätta vid en senare tidpunkt.

Vidhåller någon sedan fondsammanträdet avslutats sin invändning, skall domstolen bestämma viss tid, inom vilken denne skall anhålla om att domstolen prövar invändningen. Har sådan anhållan inte gjorts inom utsatt tid, anses invändningen förfallen. Vidhålls invändningen, skall domstolen så snart som möjligt avgöra ärendet.

§ 360

Ved afgørelsen af fondsbeløbets størrelse kan sø- og handelsretten omgøre beslutningen efter § 353, stk. 1.

Norsk text

Svensk text

§ 360 Fondsmøte

Retten innkaller den som har opprettet fondet, saksøkeren i begrensningssøksmålet og de fordringshavere som har anmeldt krav (partene) til fondsmøte. Fondsmøtet skal behandle spørsmål vedrørende retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse og de krav som er anmeldt.

Før møtet skal bestyreren eller, dersom bestyrer ikke er oppnevnt, retten utarbeide og sende til partene en innstilling om de spørsmål som skal behandles.

360 §

I begränsningsmål skall rätten, sedan den anmälningsfrist som anges i 354 § har gått ut, hålla fondsammanträde. Till sammanträdet skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna. Finns någon annan person, vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, om ansvarsbeløpets storlek och om anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren granska anmälda fordringar samt, i den mån det kan ske, upprätta förslag till fondens fördelning. Förslaget skall översändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har förvaltare inte förordnats, skall rätten vidta dessa åtgärder.

§ 361

Indsigelse mod retten til ansvarsbegrænsning, fondens størrelse eller et anmeldt krav afgøres ved dom af sø- og handelsretten efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

12 § Anhängiggörande av särskild talan

Då i 11 § 4 mom. nämnd anhållan om behandling av ärendet har gjorts, skall förvaltaren av begränsningsfonden kallas till handläggningen. När invändningen gäller rätt till ansvarsbegränsning eller ansvarsbeloppets storlek, skall även den som upprättat begränsningsfonden kallas till handläggningen av ärendet. Om invändningen gäller anmäld fordran, skall utom förvaltaren också den borgenär som anmält fordringen kallas.

Norsk text

Hvis det ved fondsmøtets avslutning ikke foreligger innsigelser mot innstillingen med de endringer som måtte være gjort under fondsmøtet, skal retten legge innstillingen til grunn for fondets fordeling. Hvis det finnes nødvendig, kan retten utsette behandlingen av innstillingen til et senere fondsmøte.

Foreligger en innsigelse ved fondsmøtets avslutning, skal retten sette en bestemt frist for den som gjør gjeldende en innsigelse, til å kreve at spørsmålet avgjøres av retten. Oversittes fristen anses innsigelsen som bortfalt.

§ 361 Avgjørelse av tvister

Når det er fremsatt krav om at et spørsmål skal avgjøres av retten, fastsetter retten hvem som skal anses som saksøker og saksøkt. Tvisten avgjøres etter slik ytterligere saksforberedelse som retten finner påkrevet. Retten kan bestemme at tvisten skal behandles i søksmåls former.

Tvister om retten til ansvarsberegning, ansvarsbeløpets størrelse eller de enkelte krav, kan behandles og pådømmes særskilt. Hver deldom er i tilfelle gjenstand for særskilt anke.

Retten skal gi den som har opprettet fondet og enhver som har anmeldt krav, underretning om tvister som reises og dommer som avsies.

Svensk text

Om någon invändning mot förslaget, med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet, inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning.

Kvarstår någon invändning när fondsammanträdet avslutas, skall rätten bestämma viss tid, inom vilken den som har framställt invändningen skall ange om han vidhåller den och begär rättens prövning av tvisten. Har en sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls, skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten. Parter i en sådan tvist som anges i fjärde stycket är den som har framställt invändning och den gentemot vilken invändningen riktas.

361 §

Fondsammanträde är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i detta kapitel.

Tredskodom får inte meddelas vid utevaro från fondsammanträde. Uteblir någon som har kallats till sådant sammanträde, får målet handläggas och avgöras utan hinder av utevaron. Detta skall anges i kallelsen till sammanträdet.

Bilaga 1

Dansk text

§ 362

Efter anmeldelsesfristens udløb kan retten beslutte, at der skal ske en foreløbig udlodning.

§ 363

Når samtlige tvister er afgjort, skal retten ved dom fordele fonden efter § 239 eller § 271.

Stk. 2. Fonden og tillægsbeløbet skal fordeles, selv om der ikke er ret til ansvarsbegrænsning. Retten kan på begæring afsige fuldbyrdelsesdom for den del af fordringen, som ikke bliver dækket af fonden.

§ 364

Når retten har taget spørgsmålet om fondens fordeling op til dom, får de af retten truffne afgørelser vedrørende

Finlandssvensk text

13 § Förskott

Efter utgången av den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden kan domstolen förordna att av de fordringar som dittills har fastställts endast viss del skall betalas.

14 § Fördelning av fonden

Sedan samtliga tvister avgjorts skall domstolen genom utslag fördela begränsningsfonden.

Domstolen kan avsätta visst belopp till täckande av fordringar som inte har anmälts innan frågan om fördelning av begränsningsfonden tas upp till slutlig handläggning vid underrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av begränsningsfonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan domstolen på yrkande avkunna utslag avseende den del av fordran som inte får utdelning ur fonden.

15 § Utslaget rättsverkan

Laga kraft vunnet utslag rörande rätt till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar

Norsk text

§ 362 Foreløpig utbetaling

Etter utløpet av fristen for å anmelde krav, kan retten beslutte at det skal foretas foreløpig utbetaling til delvis dekning av de krav som er godtgjort.

§ 363 Fordeling av fondet

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 239 eller § 271.

Retten kan sette til side et beløp til dekning av krav som ikke er anmeldt før fordelingen av fondet ble tatt opp til doms i første instans. Beløpet fordeles når alle anmeldte krav er avgjort og retten antar at det ikke vil bli anmeldt ytterligere krav.

Fondet skal fordeles selv om den som har opprettet det, ikke har rett til ansvarsbegrensning. Retten kan på begjæring avsi fullbyrdsdom for den del av en fordring som ikke dekkes av fondet.

§ 364 Rettskraft

Rettskraftig dom om retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse, anmeldte krav og fordelin-

Svensk text

362 §

Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att en viss del av de fordringar som har visats föreligga skall betalas omedelbart.

Talan mot tingsrättens beslut i frågor som avses i första stycket förs sarskilt. Mot hovrättens beslut i sådana frågor får talan inte föras.

363 §

När samtliga tvister är avgjorda, skall rätten besluta om fördelning av fonden. Om huvudförhandling inte behövs med hänsyn till utredningen, får målet avgöras utan sådan förhandling.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar som inte har anmälts innan handläggningen av frågan om fondens fördelning har avslutats vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

364 §

Lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, an-

Dansk text

begrænsningsret, fondens størrelse, anmeldte krav og fondens fordeling bindende virkning for alle, som kan gøre krav gældende mod fonden, uanset om de har anmeldt krav i fonden.

§ 365

Anke og kære af sø- og handelsrettens afgørelser sker til højesteret efter retsplejelovens regler herom.

Finlandssvensk text

och begränsningsfondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, vare sig fordringarna har anmälts eller inte.

16 § Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som stadgas genom förordning.

Denna lag tillämpas, om den händelse på vilken ansvarighet grundas inträffat efter det denna lag trätt i kraft.

Norsk text

gen av fondet har bindende virkning for alle som kan kreve dekning av fondet, uten hensyn til om de har meldt seg under saken. Gjenopptakelsen kan bare finne sted for så vidt gjelder retten til ansvarsbegrensning.

Svensk text

svarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och fondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

Bilaga 2
1976 års konvention om
begränsning av sjörättsligt
skadeståndsansvar

Convention on Limitation of Liability for maritime claims, 1976

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

CHAPTER I

The right of limitation

ARTICLE 1

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar

De fördragsslutande staterna,

VILKA FUNNIT det önskvärt att genom avtal fastställa vissa enhetliga regler för begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar;

HAR BESLUTAT att avsluta en konvention för detta ändamål och har därför överenskommit om följande:

KAPITEL I

Begränsningsrätten

ARTIKEL 1

Personer berättigade till ansvarsbegränsning

1. Fartygsägare och bärgare, såsom de definieras nedan, kan i enlighet med bestämmelserna i denna konvention begränsa sin ansvarighet för fordringar som avses i artikel 2.

2. Med uttrycket "fartygsägare" förstås ägare, befraktare och redare av fartyg som används till fart i öppen sjö samt den som i redares ställe handhar sådant fartygs drift.

3. Med "bärgare" förstås den som utför tjänster i direkt samband med bärgningsföretag. I bärgningsföretag inbegrips även sådana åtgärder som avses i artikel 2:1 (d), (e) och (f).

4. Person för vars handlande, fel eller försumelse fartygsägaren eller bärgaren är ansvarig har rätt att begagna sig av den ansvarsbegränsning varom stadgas i denna konvention, om fordran som avses i artikel 2 görs gällande mot honom.

5. I denna konvention skall fartygsägarens ansvarighet inbegripa ansvarighet för det fall att talan väckts mot själva fartyget.

6. Den som meddelat ansvarsförsäkring beträffande fordringar som är föremål för begränsning enligt bestämmelserna i denna konvention har rätt att åtnjuta förmånerna enligt konventionen i samma utsträckning som försäkringstagaren.

7. Den omständigheten att ansvarsbegränsning åberopas innebär inte att ansvarighet medges.

ARTICLE 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation) occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise.

However, claims set out under paragraphs 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

ARTICLE 3

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to:

(a) claims for salvage or contribution in general average;

ARTIKEL 2

Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning

1. Om inte annat följer av artiklarna 3 och 4 skall följande fordringar, oavsett grunden för ansvarigheten, vara föremål för ansvarsbegränsning:

(a) fordringar med anledning av dödsfall eller personskada eller med anledning av förlust av eller skada på egendom (inbegripet skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel) som uppkommer ombord på fartyget eller i direkt samband med fartygets drift eller med bärgningsföretag samt skada som uppkommer i följd därav;

(b) fordringar med anledning av skada på grund av dröjsmål vid befördran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods;

(c) fordringar med anledning av annan skada vilken orsakats av intrång i rättighet som icke grundar sig på avtal och vilken uppkommer i direkt samband med fartygets drift eller med bärgningsföretag;

(d) fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, havererat, strandat eller övergivet fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord på sådant fartyg;

(e) fordringar med anledning av avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last;

(f) fordringar från annan än den som är ansvarig med anledning av åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa skada för vilken den ansvarige kan begränsa sin ansvarighet enligt denna konvention samt ytterligare skada som orsakats av sådana åtgärder.

2. Fordringar som avses i 1 är föremål för ansvarsbegränsning även om de framställts regressvis eller på grund av indemitetsförklaring eller på annat sätt. Fordringar enligt 1 (d), (e) och (f) är dock inte föremål för ansvarsbegränsning i den mån de hänför sig till ersättning enligt avtal med den som är ansvarig.

ARTIKEL 3

Fordringar undantagna från ansvarsbegränsning

Bestämmelserna i denna konvention är inte tillämpliga på:

(a) fordringar på bärgarlön eller bidrag till gemensamt haveri;

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November 1969, or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

ARTICLE 4

Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

ARTICLE 5

Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

(b) fordringar med anledning av skada genom oljeförorening som avses i den internationella konventionen av den 29 november 1969 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller i ändring i eller protokoll till konventionen som trätt i kraft;

(c) fordringar underkastade internationell konvention eller nationell lag, vilken reglerar eller förbjuder ansvarsbegränsning för atomskada;

(d) fordringar mot ägaren av ett atomfartyg med anledning av atomskada;

(e) fordringar som tillkommer hos fartygsägaren eller bärgaren anställda personer, vilkas åligganden står i samband med fartygets tjänst eller med bärgningsföretaget, inbegripet fordringar som tillkommer deras arvingar eller rättshavare eller andra som har rätt att göra gällande sådana fordringar, om fartygsägaren eller bärgaren, enligt den lag som reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren eller bärgaren och de anställda, inte har rätt att begränsa sin ansvarighet beträffande sådana fordringar eller om han enligt sådan lag endast får begränsa sin ansvarighet till högre belopp än som anges i artikel 6.

ARTIKEL 4

Handlande som utesluter ansvarsbegränsning

Den som är ansvarig har inte rätt att begränsa sin ansvarighet om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

ARTIKEL 5

Motfordringar

Har någon som är berättigad till ansvarsbegränsning enligt bestämmelserna i denna konvention en fordran mot den som gör anspråk på ersättning, och grundar sig motfordringen på samma händelse, skall deras respektive fordringar avräknas mot varandra och bestämmelserna i denna konvention tillämpas endast på eventuellt överskjutande belopp.

CHAPTER II

Limits of liability

ARTICLE 6

The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7 arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account;

and for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account;

and for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1 (b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.

KAPITEL II

Ansvarsgränser

ARTIKEL 6

Allmänna ansvarsgränser

1. Ansvarsgränserna för fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse skall, med undantag för fordringar som avses i artikel 7, beräknas enligt följande:

(a) beträffande fordringar i anledning av dödsfall eller personskada,

(i) 333 000 beräkningsenheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton,

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 3 000 ton, 500 beräkningsenheter;

för varje ton från 3 001 till 30 000 ton, 333 beräkningsenheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 250 beräkningsenheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 167 beräkningsenheter.

(b) beträffande övriga fordringar,

(i) 167 000 beräkningsenheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton,

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 30 000 ton, 167 beräkningsenheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 125 beräkningsenheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 83 beräkningsenheter.

2. Om det enligt 1 (a) beräknade beloppet inte förlår till full betalning av fordringar som där avses, skall det enligt 1 (b) beräknade beloppet tagas in anspråk för betalning av den obetalda återstoden av fordringar enligt 1 (a), och sådan obetald återstod skall konkurrera på lika villkor med fordringar som avses i 1 (b).

3. Fördragslutande stat får emellertid i sin nationella lag föreskriva att fordringar i anledning av skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel skall, framför övriga i 1 (b) avsedda fordringar, ha sådan prioritet som föreskrivs i den lagen, dock endast om detta inte leder till förfång för det rätt som enligt 2 tillkommer fordringar i anledning av dödsfall eller personskada.

Bilaga 2

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

ARTICLE 7

The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article «claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship» shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

ARTICLE 8

Unit of account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and

4. Ansvarsgränserna för bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar ombord på det fartyg bärgningen avser skall beräknas på grundval av ett tonnage om 1 500 ton.

5. Vid tillämpningen av denna konvention avses med fartygets tonnage dess bruttotonnage beräknat enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.

ARTIKEL 7

Ansvarsgränsen för passagerares fordringar

1. Beträffande fordringar som på grund av en och samma händelse uppkommit i anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare, skall ansvarsgränsen för detta fartygs ägare bestämmas till summan av 46 666 beräkningsenheter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner beräkningsenheter.

2. Vid tillämpningen av denna artikel skall med "fordringar i anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare" avses varje sådan fordran som gjorts gällande av eller för person:

(a) som befordrats med ifrågavarande fartyg enligt avtal om passagerarbefordran, eller

(b) som eljest befordrats med fartyget och som, med bortfraktarens samtycke, beledsagat fordon eller levande djur, vilka omfattats av avtal om godsbefordran.

ARTIKEL 8

Beräkningsenhet

1. Med beräkningsenhet avses i artiklarna 6 och 7 särskilda dragningsrätter såsom de definieras av Internationella valutafonden. De i artiklarna 6 och 7 angivna beloppen skall omräknas till nationellt mynt i den stat där begränsning begärs efter kursen den dag då begränsningsfond upprättats, betalning erlagts eller säkerhet, vilken enligt den statens lag är likvärdig med betalning, ställts. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod, som valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som inte är medlem

transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of Article 6, paragraph 1 (a), at an amount of:

(i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and

(b) in respect of Article 6, paragraph 1 (b), at an amount of:

(i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and

(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in para-

av Internationella valutafonden, beräknas på sätt som bestäms av den staten.

2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger tillämpning av bestämmelserna i 1, må dock, vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, eller vid ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller närhelst därefter, förklara att de ansvarsgränser som avses i denna konvention skall vid tillämpning inom deras territorier bestämmas enligt följande:

(a) beträffande artikel 6:1 (a), till ett belopp av:

(i) 5 miljoner monetära enheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton;

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 3 000 ton, 7 500 monetära enheter;

för varje ton från 3 001 till 30 000 ton, 5 000 monetära enheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 3 750 monetära enheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 2 500 monetära enheter; samt

(b) beträffande artikel 6:1 (b), till ett belopp av:

(i) 2,5 miljoner monetära enheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton;

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 30 000 ton, 2 500 monetära enheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 1 850 monetära enheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 1 250 monetära enheter; samt

(c) beträffande artikel 7:1, till ett belopp av 700 000 monetära enheter multiplicerat med det antal passagerare, som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 375 miljoner monetära enheter.

Artikel 6:2 och 3 äger motsvarande tillämpning på bestämmelserna i (a) och (b) i denna punkt.

3. Den monetära enhet som avses i 2 motsvarar sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkningen av detta belopp till nationellt mynt skall ske enligt lagen i

Bilaga 2

graph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

ARTICLE 9

Aggregation of claims

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

staten i fråga.

4. Den i 1 sista meningen nämnda beräkningen och den i 3 nämnda omräkningen skall göras så att de så långt möjligt i den fördragsslutande statens myntslag ger uttryck för samma realvärde som det som uttryckts i beräkningsenheter i artiklarna 6 och 7. Vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, eller när ett sådant instrument som avses i artikel 16 deponeras samt varje gång ändring görs antingen i beräkningsmetoden eller i värdet av fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i beräkningsenheter eller monetära enheter, skall fördragsslutande stat underrätta depositarien om den metod för beräkning enligt 1 som staten tillämpar respektive resultatet av den i 3 nämnda omräkningen.

ARTIKEL 9

Sammanläggning av fordringar

1. De ansvarsgränser som avses i artikel 6 skall tillämpas på summan av samtliga fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse:

(a) mot den eller de personer som avses i artikel 1:2 och mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga; eller

(b) mot ägaren av ett fartyg från vilket bärgning utförs och bärgare som arbetar från sådant fartyg samt mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga; eller

(c) mot den eller de bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar ombord på det fartyg som bärgningen avser samt mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga.

2. De ansvarsgränser som avses i artikel 7 skall tillämpas på summan av samtliga fordringar som kan uppkomma på grund av en och samma händelse mot den eller de personer som avses i artikel 1:2 beträffande det fartyg som avses i artikel 7 och mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga.

ARTICLE 10

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

CHAPTER III

The limitation fund

ARTICLE 11

Constitution of the Fund

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

ARTIKEL 10

Ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond

1. Ansvarsbegränsning kan åberopas även om begränsningsfond som avses i artikel 11 inte har upprättats. Fördragsslutande stat åger emellertid i sin nationella lag föreskriva att, när talan väckts vid dess domstolar med krav på betalning för en fordran som är föremål för begränsning, rätt till ansvarsbegränsning får åberopas endast om begränsningsfond har upprättats enligt bestämmelserna i denna konvention eller upprättas i samband med att rätt till ansvarsbegränsning åberopas.

2. Om ansvarsbegränsning åberopas utan att begränsningsfond upprättats åger bestämmelserna i artikel 12 motvarande tillämpning.

3. Processuella frågor som uppkommer vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel skall avgöras enligt den nationella lagen i den fördragsslutande stat där talan väckts.

KAPITEL III

Begränsningsfonden

ARTIKEL 11

Fondens upprättande

1. Var och en mot vilken ansvar görs gällande kan upprätta en fond hos domstol eller annan behörig myndighet i fördragsslutande stat där rättsliga åtgärder har vidtagits på grund av fordringar som är föremål för begränsning. Fonden skall uppgå till summan av de belopp som enligt artiklarna 6 och 7 är tillämpliga på fordringar för vilka personen i fråga kan var ansvarig, jämte ränta därå från dagen för den ansvarsgrundande händelsen till dagen för fondens upprättande. En sålunda upprättad fond skall endast vara tillgänglig för betalning av fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning kan åberopas.

2. En fond kan upprättas antingen genom nedsättande av beloppet eller genom ställande av säkerhet som kan godtagas enligt lagen i den fördragsslutande stat där fonden upprättas och som av domstol eller annan behörig myndighet anses tillfredsställande.

3. En fond som upprättats av en av de personer som avses i artikel 9:1 (a), (b) eller (c) eller i artikel 9:2, eller av dennes försäkringsgivare, skall anses upprättad av alla personer som avses i respektive punkt.

Bilaga 2

ARTICLE 12

Distribution of the Fund

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6, and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

ARTICLE 13

Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or

ARTIKEL 12

Fondens fördelning

1. Om annat inte följer av bestämmelserna i artikel 6:1-3 eller av artikel 7, skall fond fördelas mellan borgenärerna i förhållande till deras styrkta fordringar mot fonden.

2. Har, innan fonden fördelats, den som är ansvarig eller hans försäkringsgivare reglerat en fordran mot fonden, inträder denne, intill det belopp han har betalat, genom subrogation i den rätt som den som salunda erhållit ersättning skulle ha haft enligt denna konvention.

3. Den subrogationsrätt varom stadgas i 2 tillkommer även andra än där angivna personer beträffande belopp som de kan ha utgivit i ersättning, dock endast i den utsträckning sådan subrogation är tillåten enligt tillämplig nationell lag.

4. Visar den som är ansvarig eller annan att han framdeles kan bli skyldig att helt eller delvis utge ersättning beträffande vilken han, om ersättningen utgivits innan fonden fördelades, skulle ha anjutit subrogationsrätt enligt 2 och 3, kan domstol eller annan behörig myndighet i den stat där fonden upprättats förordna att ett tillräckligt stort belopp tills vidare skall avsättas för att möjliggöra för honom att vid senare tidpunkt göra gällande sin fordran mot fonden.

ARTIKEL 13

Hinder mot andra rättsliga åtgärder

1. Har begränsningsfond upprättats enligt artikel 11 är den som gjort gällande fordran mot fonden förhindrad att på grund av sådan fordran göra gällande någon rätt mot andra tillgångar som tillhör person av vilken eller på vars vägnar fonden upprättats.

2. Sedan begränsningsfond upprättats enligt artikel 11 kan domstol eller annan behörig myndighet i fördragsslutande stat besluta att häva säkerhetsåtgärd beträffande fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden har upprättats och som blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd i sådan stat i anledning av fordran som kan göras gällande mot fonden, eller att frige ställd säkerhet. Sådant beslut skall emellertid alltid fattas om begränsningsfonden upprättats:

(a) i den hamn där händelsen inträffade eller, om den inträffade utanför hamn, i den första hamn som fartyget därefter anlöpt;

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

ARTICLE 14

Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

CHAPTER IV

Scope of application

ARTICLE 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1, who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party, or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;

(b) ships of less than 300 tons.

(b) i landsättningshamnen, när fråga är om fordringar i anledning av dödsfall eller personskada;

(c) i lossningshamnen, när fråga är om fordringar i anledning av skada på last;

(d) i den stat där säkerhetsåtgärd vidtagits.

3. Bestämmelserna i 1 och 2 skall tillämpas endast om borgenären äger framställa krav mot begränsningsfonden inför den domstol som förvaltar fonden och fonden faktiskt är tillgänglig och fritt överförbar såvitt angår denna fordran.

ARTIKEL 14

Tillämplig lag

Om annat inte följer av vad som föreskrivs i detta kapitel, skall bestämmelserna om upprättande och fördelning av en begränsningsfond och alla processuella bestämmelser, som har samband därmed, regleras av lagen i den stat där fonden har upprättats.

KAPITEL IV

Konventionens tillämpningsområde

ARTIKEL 15

1. Denna konvention skall tillämpas när person som avses i artikel 1 åberopar begränsning av sin ansvarighet inför domstol i fördragsslutande stat eller i sådan stat söker utverka hävande av säkerhetsåtgärd beträffande fartyg eller annan egendom eller frigivandet av ställd säkerhet. Det oaktat har fördragsslutande stat rätt att från tillämpningen av denna konvention helt eller delvis utesluta i artikel 1 angiven person som, vid den tidpunkt då bestämmelserna i konventionen åberopas inför domstol i den staten, inte har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i fördragsslutande stat eller fartyg¹, beträffande vilket ansvarsbegränsning åberopas eller frigivande söks och som vid ovan angiven tidpunkt inte seglar under fördragsslutande stats flagga.

2. Fördragsslutande stat äger genom särskilda bestämmelser i nationell lag reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på:

(a) fartyg som, i enlighet med lagen i den staten, är att anse som fartyg avsedda för navigering på inre vattenvägar;

(b) fartyg på mindre än 300 ton.

¹ De franska och engelska texterna skiljer sig åt på denna punkt. Frågan saknar dock betydelse för det av utredningen framlagda lagförslaget.

Bilaga 2

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

CHAPTER V

Final clauses

ARTICLE 16

Signature, Ratification and Accession

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as «the Organization») from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.

2. All States may become parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-

Fördragsslutande stat som utnyttjar den i denna punkt medgivna rätten skall underrätta depositarien om de ansvarsgränser som antagits i dess nationella lag eller om det förhållandet att sådana saknas.

3. Fördragsslutande stat äger genom särskilda bestämmelser i nationell lag reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på fordringar, som uppkommer i fall då intressen från personer som är medborgare i andra fördragsslutande stater på intet sätt är inblandade.

4. Fördragsslutande stats domstolar skall inte tillämpa denna konvention på fartyg som konstruerats eller anpassats för borring och som är sysselsatta därmed:

(a) om den staten i sin nationella lag har fastställt högre ansvarsgränser än den som anges i artikel 6; eller

(b) om den staten tillträtt en internationell konvention som reglerar frågan om ansvarsbegränsning beträffande sådana fartyg.

I fall då bestämmelsen i (a) är tillämplig skall staten i fråga underrätta depositarien därom.

5. Denna konvention är inte tillämplig på:

(a) svävarfarkoster;

(b) flytande plattformar som konstruerats för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar.

KAPITEL V

Slutbestämmelser

ARTIKEL 16

Undertecknande, ratifikation och anslutning

1. Denna konvention är öppen för undertecknande av alla stater vid högkvarteret för Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd "organisationen") från den 1 februari 1977 till och med den 31 december 1977 samt är därefter öppen för anslutning.

2. Alla stater kan tillträda denna konvention genom:

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(c) anslutning.

3. Ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deponering hos organisationens generalsekreterare (i det följande

General of the Organization (hereinafter referred to as «the Secretary-General»).

ARTICLE 17

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.

4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.

ARTICLE 18

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1 (d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive

benämnd "generalsekreteraren") av ett i behörig form upprättat instrument.

ARTIKEL 17

Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då tolv stater antingen undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller deponerat erforderliga instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning.

2. För stat som, efter det att bestämmelserna om ikraftträdandet av denna konvention har uppfyllts men innan den har trätt i kraft, deponerar instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller som undertecknar densamma utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, skall ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen, eller undertecknandet utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande gälla från dagen för konventionens ikraftträdande eller, om denna dag infaller senare, från första dagen i den månad som följer på nittionde dagen efter dagen för undertecknandet eller från dagen för deponering av instrumentet.

3. För stat som vid senare tidpunkt tillträder denna konvention träder denna i kraft första dagen i den månad som följer sedan nittio dagar förlutit från den dag då denna stat deponerade sitt instrument.

4. I fråga om förhållandet mellan stater som ratificerar, antager eller godkänner denna konvention eller ansluter sig till den, skall konventionen ersätta och upphäva den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade internationella konventionen angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö och den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

ARTIKEL 18

Reservationer

1. Stat äger, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, förbehålla sig rätt att icke tillämpa artikel 2:1 (d) eller (e). Inga andra reservationer är tillåtna beträffande de materiella bestämmel-

Bilaga 2

provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect to the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

ARTICLE 19

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.

ARTICLE 20

Revision and Amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.

ARTICLE 21

Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purpose of altering the

serna i denna konvention.

2. Reservation som anmäls vid undertecknandet skall bekräftas vid ratifikation, antagande eller godkännande.

3. Stat som har anmält reservation såvitt angår denna konvention kan när som helst återkalla denna genom anmälan till generalsekreteraren. Sådan återkallelse träder i kraft den dag anmälan mottages. Förklaras i anmälan att återkallelsen av reservationen skall gälla från en däri angiven dag och inträffar denna efter det att generalsekreteraren mottagit anmälan, skall återkallelsen gälla från denna senare dag.

ARTIKEL 19

Uppsägning

1. Denna konvention får uppsägas av fördragsslutande stat när som helst efter utgången av ett år från den dag då konventionen trätt i kraft för dess vidkommande.

2. Uppsägning skall verkställas genom deponering av ett instrument hos generalsekreteraren.

3. Uppsägning träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då instrumentet deponerades eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

ARTIKEL 20

Revidering och ändring

1. Organisationen har rätt att sammankalla en konferens för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

3. Sedan ändring av denna konvention trätt i kraft skall deponerat instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning anses gälla konventionen i dess ändrade skick, såvida inte annat uttalats i instrumentet.

ARTIKEL 21

Revidering av begränsningsbelopp och beräkningsenhet eller monetär enhet

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 20 skall en konferens med enda syfte att ändra de

amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.

3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.

4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

ARTICLE 22

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

belopp som anges i artiklarna 6 och 7 samt i artikel 8:2 eller att ersätta endera eller båda av de enheter som anges i artikel 8:1 och 2 med andra enheter sammankallas av organisationen i enlighet med 2 och 3 i denna artikel. Ändring av beloppen skall göras endast om väsentlig förändring i deras verkliga värde skett.

2. Organisationen skall sammankalla en sådan konferens på begäran av minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna.

3. Beslut att ändra beloppen eller att ersätta enheterna med andra beräkningsenheter skall fattas av en majoritet på två tredjedelar av de fördragsslutande stater som är närvarande och röstar vid en sådan konferens.

4. Stat som deponerar instrument angående ratifikation, antagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen sedan ändring trätt i kraft, skall tillämpa konventionen i dess ändrade skick.

ARTIKEL 22

Depositarie

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall:

(a) överlämna bestyrkta avskrifter av denna konvention till alla stater som varit inbjudna att delta i konferensen angående begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar och till varje annan stat som ansluter sig till denna konvention;

(b) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om:

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument jämte reservation samt dagen härför;

(ii) dagen för konventionens ikraftträdande eller ändring i denna;

(iii) varje uppsägning av konventionen och den dag då uppsägningen träder i kraft;

(iv) varje ändring som antagits enligt artikel 20 eller 21;

(v) varje meddelande som krävs enligt någon artikel i denna konvention.

3. Så snart denna konvention har trätt i kraft skall en bestyrkt avskrift av konventionen överlämnas av generalsekreteraren till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

Bilaga 2

ARTICLE 23

Languages

This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

ARTIKEL 23

Språk

Denna konvention är upprättad i ett enda originalexemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka texter äger lika vitsord.

UPPRÄTTAD I LONDON den 19 november 1976.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

Bilaga 3

Förordning om begränsningsfond

Förordning (1985: 68) om begränsningsfond;

utfärdad den 7 februari 1985.

Regeringen föreskriver följande.

1 § En ansökan om upprättande av begränsningsfond enligt 240 § sjölagen (1891: 35 s. 1) skall utöver vad som anges i 352 § andra stycket nämnda lag innehålla uppgift om

1. fartygets namn, registerbeteckning, nationalitet och hemort, och
2. fartygets dräktighet beräknad enligt 238 § 6 sjölagen.

Sökanden skall till rätten ge in handlingar som styrker den uppgift om fartygets dräktighet som anges i första stycket.

2 § Av en kungörelse som har utfärdats enligt 354 § sjölagen (1891: 35 s. 1) skall framgå om begränsningsfonden har upprättats genom att kontanta medel har betalats eller genom att säkerhet har ställts.

3 § Penningbelopp som har betalats in till eller säkerhet som har ställts hos rätten för att ingå i en begränsningsfond eller som utgör tilläggsbelopp enligt 353 § andra stycket sjölagen (1891: 35 s. 1) skall av rätten sändas till länsstyrelsen i det län där rätten har sitt kansli. Länsstyrelsen skall för rättens räkning ha hand om medel eller säkerhet som har sänts till den.

Sådant penningbelopp som har sänts till länsstyrelsen skall bokföras under ett särskilt konto. På kontot skall redovisas alla in- och utbetalningar av fondens medel.

Beloppet skall göras räntebärande genom insättning på bankräkning. Om inte uppsägningstidens längd eller andra särskilda skäl föranleder annat, skall sådan bankräkning användas som ger högsta gällande inlåningsränta. För varje begränsningsfond skall användas ett särskilt bankkonto. På detta får inte sättas in andra medel än sådana som ingår i begränsningsfonden eller som utgör tilläggsbelopp till fonden.

4 § Den som genom dom har tillerkänts ersättning för en fordran som har gjorts gällande mot begränsningsfonden skall ge in en avskrift av domen till den domstol där fonden har upprättats.

5 § Har förvaltare förordnats i ett fondärende skall rätten fastställa ersättning till denne i begränsningsmålet eller, om fondärendet har återkallats, i beslutet om avskrivning av ärendet.

När domen i ett begränsningsmål eller beslutet om avskrivning av ett fondärende har vunnit laga kraft skall en avskrift av domen eller beslutet sändas till länsstyrelsen.

6 § När domen i ett begränsningsmål har vunnit laga kraft skall länsstyrelsen, om fonden har upprättats genom inbetalning av kontanta medel, betala ut dessa i enlighet med vad som har bestämts i domen. Återstoden av fondbeloppet och vad som återstår av tilläggsbelopp enligt 353 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1) skall betalas tillbaka till den som har upprättat fonden. Om fonden har upprättats genom att säkerhet har ställts, skall denna friges när det har visats att betalning har skett i enlighet med vad som har bestämts i domen.

Upplöses fonden skall länsstyrelsen, sedan förvaltaren har fått ersättning, betala tillbaka fondbeloppet och vad som återstår av tilläggsbeloppet till den som har upprättat fonden. Om fonden har upprättats genom att säkerhet har ställts, skall denna friges när det har visats att ersättning till förvaltaren har betalats.

Förkortningar

AfS	Arkiv för Sjørett
CIM	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises
CMI	Comité maritime internationale
CMR	Convention relative aux contrat de transport international de marchandises par route
DepCh	Departementschefen
FJFT	Tidskrift utg av Juridiska föreningen i Finland
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt
IMO	International Maritime Organization
Lloyd's Rep	Lloyd's List Law Reports (1951-)
ND	Nordiska domme i sjöfartsanliggender
NHR	Norges Høyesterett
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd II
NOU	Norges offentliga utredningar
Ot prp	Odelstingsproposisjon
Prop	Proposition
RFDA	Revue française de droit aérien
SDR	Special Drawing Rights (särskilda dragningsrätter)
SHD	Sveriges Högsta domstol
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
TfR	Tidskrift for rettsvitenskap
USAv Rep	United States Aviation Reports
ZHR	Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht und Konkursrecht

Sakregister

- Abandonsystemet 16 f
Actual fault or privity, se fault or privity
Aggregering 59, 112 f
Anmälan, av fordon mot begränsningsfond 132, 134, 164, 187 ff, 195 f
Anmälningfrist 134 f, 164, 182, 191 f, 207
Anonym culpa, se culpa
Anställda, redarens 28 ff, 51 f, 58, 69, 78, 84 f, 92, 107, 160 f
Ansvarsbegränsning
Flera ansvariga 59
Förbehåll om 148 ff
Förlust av rätt till 86 ff
Personkrets 50 ff
Utan begränsningsfond 146 ff
Ansvarsbelopp 103 ff, 131 f, 146 ff, 162, 178
Fördelning 116 ff, 151 f, 165
Ansvarsförstärkning 25, 56, 59
Ansvarsgränser, se ansvarsbelopp
Ansvarskanalisering 133 f, 139, 141, 171
Arbetsgivaransvar 32
Aténkonventionen 52, 105
Atomskada 23, 63, 78, 83 ff
- Bankgaranti 123, 130, 168, 173, 178
Bare boat befraktning 33, 56
Bassäng, skada på 62, 69, 109
Befraktare, rätt till globalbegränsning 51 ff
Globalbegränsningsrätt 51 f, 58
Begränsningsbelopp, se ansvarsbelopp
Begränsningsfond
Avsättning ur 211 f
Beslut om 176 ff
Fördelning 134 f, 193 ff, 210 ff
- Kungörelse om upprättande 182 ff
Obligatorisk 148
Omfattning 130
Rättsverkningar 130 ff, 136 ff, 192
Storlek 168 ff, 178
Upplösning 191 f, 194
Upprättande 123 ff, 170 ff
Utdelning ur 207 ff
Begränsningskonvention
1924 års 19 f
1957 års 20 ff
1976 års 22 ff
Begränsningsmål 133 ff, 150, 163 ff, 192 ff, 210, 213 f
Begränsningssystem, rättspolitiska motiv 24 ff
Besättningsmedlem 28, 29, 33, 34 f, 51, 58, 69, 84 f, 160 f
Bogsering 37 f, 67, 73, 111
Borrningsfartyg 52, 61, 153 ff
Borrningsverksamhet 158
Borrplattformar 153 ff
Bärgare
Globalbegränsningsrätt 52, 57
"Fartygslösa" 65, 70 113 f
Bärgarlön 69, 72, 79 f, 81
Bärgning 63, 65 ff, 111, 156
Bärgningsfartyg 153 ff
- CIM 89
CIV 89
CMI 19, 20, 23, 105
CMR 35, 89, 90, 92, 98
Comité Maritime International, se CMI
Cross-liability principen 76
Culpa 42, 43 ff

Sakregister

- Delbetalning, av fordran mot begränsningsfond 207 ff
- Deldom 165, 195, 206
- Demiseklausul 56
- Direct action (direkt talan) 49 f, 59
- Dispasch 124 f, 147, 151 f, 189
- Disponentredare 55
- Dolus, se uppsåt
- Dom, i begränsningsmål 193, 213 f
- Dom
- Verkställighet 136 ff, 150 f
 - Rättskraft 213 f
- Dräktighet, fartygets 107, 114 f
- Dräktighetstal 107
- Dröjsmålsskada 23, 63 f, 70 f, 106, 108
- Efteranmälda fordringar 183
- Egetfelsansvar 87 ff
- Engelska systemet 18 f
- Exekutionssystemet, se sjöpanträttssystemet
- Farlig last 23, 57, 72 ff, 120
- Fartyg
- Begrepp 52 ff
 - Mindre 21, 25 f, 53 f, 106, 109
- Fartygets drift 63, 65 ff
- Fartygets tjänst, arbete i 28, 32, 35 ff, 40 f, 42 f, 58
- Fartygsägare 33, 54, 55
- Fastställelsetalan 133
- Fault or privity 87 f, 91
- Fel eller försummelse 39 f, 43 ff, 86 f
- Fiskefartyg 53, 153
- Flytande plattformar, se borrhplattformar
- Flyttbara plattformar, se borrhplattformar
- Fondkonvention, 1971 års, 81 f
- Fondsammanträde 164, 186, 194, 196, 198 ff, 210
- Fondärende 175, 177, 192, 205
- Fordran mot begränsningsfond
- Anmälan av 141 f, 187 ff
 - Delbetalning 207 ff
 - Efteranmäld 190
 - Ej begränsningsbar 77 ff
 - Ej fastställd 121 f
 - Föremål för ansvarsbegränsning 61 ff
- Fritidsbåtar, se nöjesbåtar
- Följdskada 69, 85
- Förlikning, i begränsningsmål 192
- Förmögenhetsskada 103, 108 f
- Allmän 68, 71 f
 - Ren 63, 64, 71
- Försäkringsgivare 49, 59, 127, 134, 207
- Förvaltaravode 192
- Förvaltare, i begränsningsfond 164, 179, 180, 185 ff, 200 ff
- Garantiförbindelse 172 ff, 178
- Gemensamt haveri, bidrag till 77, 80 f
- Genèvekonventionen om multimodala transporter 66, 92
- Globalbegränsning, definition 14, 103
- Globalfond 166 ff
- Grov vårdslöshet 86 ff
- Haag-Visby reglerna 52, 91
- Haagreglerna 67, 70, 91
- Hamburgreglerna 56, 66, 91
- Hamn, upprättande av fond i 143
- Hamnanläggning, skada på 62, 69, 109, 119
- Haveribidrag, se gemensamt haveri
- Himalayaklausul 36, 51
- Händelse, en och samma 109 f
- I tjänsten, se fartygets tjänst
- Ideell skada 69
- Identity of carrierklausul 56
- IMCO 23, 25
- IMO 23, 45, 81
- In rem action 46, 55
- Indemnitetsförklaring 65
- Interimistiskt beslut, i fondärende 180 f
- Internationella oljeskadefonden 81, 198

- Intervention 205
 Isbrytning 156
- Jurisdiktionsklausul 134
 Jämkning, av skadestånd 54, 161 ff
- Kallelse, till fondsammanträde 198 ff
 Kanalisering, se ansvarskanalisering
 Katastrofansvar 25, 56, 155
 Kommandorekvisitet 38
 Konkurs 130 f, 140, 189
 Krigsfartyg, se örlogsfartyg
 Kungörelse 164, 182 ff
 Kvarstad 127, 132, 137, 138, 140 ff
 Kvittning 76, 119
- Last, avlägsnande av 72 ff
 Lex fori-regeln 59, 160
 Lots 39, 58, 84 f
- Medhjälpare
 Redarens ansvar för 28 ff
 Globalbegränsningsrätt 58
 Mellandom 195, 206
 Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen, se IMO
 Mindre fartyg, se fartyg
 Motfordran 61, 76, 119
- Nautiskt fel 21, 62
 Navigationshjälpmedel, skada på 69, 109
 Nöjesbåtar 33, 34, 53 f, 109
- Obegränsat ansvar 86 ff, 156 f
 Obligatorisk försäkring 81, 84
 Okända borgenärer 152, 180, 183, 211 f
 Oljeansvarighetskonvention, 1969 års 74, 81 ff
 Oljeborringsfartyg, se borrhingsfartyg
- Oljeskada 22, 23, 74 f, 81 ff, 158
 Oljeskadefond 166 ff, 198
- Partrederi 87, 93, 96
 Partsställning, i begränsningsmål 204 ff
 Passagerare 105
 Passagerarskada 23, 25, 104 ff
 Personskada 23, 25, 62, 63, 68 ff, 104 ff, 120
 Plattformar, se borrhplattformar
 Poincaréfranc 21, 104
 Preklusion 134, 145, 168, 192
 Preskription 141, 145, 189
 Presumtionsansvar 31
 Principalansvar
 Allmänt 13, 24, 29 ff
 Redarens 28 ff, 43, 51, 54, 58, 66
 Pro rata-principen 116 ff
 Protection and Indemnity (P & I) försäkring 112, 123, 177, 198
 Pundregeln 20
- Redare
 Ansvar 28 ff
 Förlust av begränsningsrätt 86 ff
 Rätt till globalbegränsning 50 ff
 Regress 48 f, 55
 Resgodsskada 106
 Ränta 79, 85, 170, 179
 Rättegångskostnader 79, 85, 179
 Rättighet, intrång i 71 f
 Rättskraft 189, 213 f
 Rättsliga åtgärder 127, 129, 171, 177
- Sakskada 68 ff, 85, 108 f
 Segelbar vattenväg, skada på 62, 69, 109, 119
 Single-liability principen 76
 Självständiga medhjälpare 29 ff, 36, 48, 58
 Sjöförmögenheten 103
 Sjöpanträtt 33, 117, 118, 140 f
 Sjöpanträttsystemet 17 f
 Sjörättsdomstol 129

Sakregister

- Sjövägsreglerna 44 f
Skadeförebyggande åtgärder 23, 74 f, 77, 80, 108
Skeppsmättningskonvention, 1969 års 114
Skiljedom 152
Skiljeförfarande 127, 128, 129, 134
Slututdelning, ur begränsningsfond 165, 207
Spill-over 120, 169
Statsfartyg 52, 153 ff
Strikt ansvar 47 f, 63
Subrogation 116, 118, 120 f, 150, 151
Svävarfarkoster 53
Säkerhet 172 ff
Säkerhetsåtgärd 127 f, 139 ff, 180
Särskilda dragningsrätter (SDR) 104, 114 f, 178
- Talan 194, 199, 209
Tilläggsbelopp 167, 178 f, 180 f, 187
Tillämplig lag, vid globalbegränsning 159 ff
Tonnage 114 f
Transportansvar, begränsning av 14, 119
Tredskodom 198, 203, 204 f
- Twist, hänskjutande av 202 ff
Tvångsredare 55
- Upsåt 42 ff, 86 ff, 96 ff
Utdelning, se begränsningsfond
Utmätning 139 ff, 180
- Warszawakonventionen 35, 90, 92, 160
Verkställighetsåtgärd 123, 127, 139, 143
Wilful misconduct 88, 97
Vrak, avlägsnande av 17, 19, 72 ff, 77, 81
Vållande, se culpa
- York-Antwerpen reglerna 80
- Återbetalningsskyldighet 209
- Ärendelagen 174 f
- Örlogsfartyg 41, 153 ff

Författarpresentation

Birgitta Blom deltog såsom departementsråd på justitiedepartementets internationella enhet i det förberedande arbetet på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Under den diplomatkonferens vid vilken konventionen antogs satt Birgitta Blom som ordförande.

År 1976 utnämndes hon till hovrättslagman och följande år blev hon ordförande i sjölagsutredningen. Utredningen avlämnade år 1981 betänkandet "Översyn av sjölagen 1" som innehöll förslag till ändringar av sjölagens bestämmelser om redaransvar på grundval av 1976 års begränsningskonvention.

Birgitta Blom är sedan 1983 president i Svea hovrätt.

Norstedts Blå Bibliotek

Beckman N–Holmberg C–Hult B–Strahl I: Brottsbalken I, II, III

Holmqvist L: Hyreslagen

Rittri B: Bostads- och anläggningsarrende

Söderlund E: Rättegångsbalken I, Kap 1–12

Walin G: Föräldrabalken och internationell föräldrarätt

Walin G: Ärvdabalken I

Walin G: Ärvdabalken II

Walin G–Gregow T–Löfmarck P: Utsökningsbalken

Westerlind P: Jordabalken Kap 1–5

Westerlind P: Jordabalken Kap 6

Westerlind P: Jordabalken, Kap 7

Norstedts Gula Bibliotek

Blom B: Sjölagens bestämmelser om redaransvar

Bouvin Å–Hedman B: VA-lagstiftning

Bouvin Å–Hedman B–Stark H: Expropriationslagen

Bramstång G: Sociallagstiftningen

Bäärnhelm M: Bostads- och anläggningsarrende

Bäärnhelm M–Larsson S: Jordbruksarrende
Bäärnhelm M–Larsson S: Jordbruksarrende. Supplement 1981
Corell H–Egerstedt O–Heuman S–Regner G: Sekretesslagen
Delin L: Gruvlagstiftningen
Geijer E–Rosenqvist E–Sterner H–Ekman G–Crabo S: Skattehand-
bok del I. Författningstexter med kommentar
Geijer E–Rosenqvist E–Sterner H–Ekman G–Crabo S: Skattehand-
bok del II. Rättsfallsamling med register
Grönfors K: Sjölagens bestämmelser om godsbefordran
Gullnäs I–Larsson S: Den kommunala förköpsrätten
Hagbergh E: Sjölagen
Hagbergh E–Nisell S: Lagen om ekonomiska föreningar
Hamdahl B–Danielson G–Lindbom C–Sjöberg B: Lagen om allmän
försäkring
Hassler Å: Specialprocess
Hermansson W–Sandler G–Svensson S V–Wennberg B: Taxerings-
handbok
Holmqvist B–Johnsson J: Vägtrafiklagstiftningen
Jacobsson M–Tersmeden E–Törnroth L: Patentlagstiftningen
Jonzon S-G–Delin L–Bengtsson B: Naturvårdslagen
Kedner G–Roos C M: Aktiebolagslagen, Del I, Kap 1–9
Kedner G–Roos C M: Aktiebolagslagen, Del II, Kap 10–19
Knutsson A–Lindqvist I: Bostadsrättslagen
Lundin T: Uppbörd av skatt
Martenius Å: Konkurrenslagstiftningen
Nordström T: Lagen om företagsinteckning
Persson C G: Allmänna ordningsstadgan m m
Rittri B–Wieslander B: Sjöarbetstidslagen
Thornstedt H–Eklund E: Skattebrott och skattetillägg
Walin G: Lagen om skuldebrev m m
Walin G–Gregow T: Ackordslagen m m
Westerlind P: Vad som är fast egendom
Westerlind P–Beck-Friis J–Sköllerholm O: Kommentarer till konsu-
mentkreditlagen

ISBN 91-1-857162-X