

# Lagrådsremiss

## Ansvarsförsäkring vid sjötransporter

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 16 februari 2012

*Beatrice Ask*

*Jonas Pontén*  
(Justitiedepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

Förslagen innebär att den som är redare för ett fartyg av viss minsta storlek ska vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Fullgörandet av försäkringsskyldigheten ska kunna styrkas genom ett bevis, som ska medföras ombord på fartyget. Försäkringsskyldigheten föreslås gälla för svenska fartyg samt för utländska fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn, tilläggsplats eller ankarplats eller som används för någon annan verksamhet än transport på svenskt sjöterritorium. Vidare lämnas förslag på straffrättsliga sanktioner för det fall försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att medföra försäkringsbevis åsidosätts. Slutligen föreslås lagändringar för att möjliggöra ett genomförande av direktivets krav på inspektion och utvisning av fartyg från svensk hamn.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

# Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagtext.....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	14
3	Ärendet och dess beredning.....	16
4	Begränsningskonventionen.....	16
5	Försäkringsdirektivet .....	18
6	Redaren ska vara försäkringsskyldig .....	19
7	Krav ska kunna riktas direkt mot försäkringsbolaget .....	27
8	Befälhavaren ska medföra ett försäkringsbevis .....	30
9	Tillsyn och inspektion.....	32
10	Utvisning och förbud att anlöpa hamn.....	34
11	Ansvarsbestämmelser .....	37
12	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser m.m. ....	39
13	Ekonomiska och andra konsekvenser .....	40
14	Författningskommentar.....	42
14.1	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	42
14.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	53
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk .....	56
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian.....	62
Bilaga 3	Promemorians lagförslag .....	68
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna .....	76
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna .....	77

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
2. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om sjölagen (1994:1009)

*dels* att nuvarande 20 kap. 13, 14 och 15 §§ ska betecknas 20 kap. 16, 15 och 14 §§,

*dels* att 2 kap. 1 och 7 §§, 9 kap. 5 och 10 §§, 10 kap. 5, 17 och 19 §§, 16 kap. 11 § och de nya 20 kap. 14 och 16 §§ samt rubriken till 7 kap. ska ha följande lydelse,

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **2 kap.**

##### **1 §<sup>2</sup>**

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

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

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

– skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

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

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

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i

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

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

1. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om

– vanligen finns i Sverige, och

– till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:384.

Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska *gemenskaperna* eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som *är avsedda* uteslutande för statsändamål *och inte för affärsdrift* inte *skall* vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

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

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

Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom Europeiska *unionen* eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

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

### 7 §<sup>3</sup>

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

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

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

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som *skall* avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär,

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

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

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som *ska* avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär,

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2001:384.

för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

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

## **7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar**

för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

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

## **7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet**

### *Försäkringsskyldighet*

#### *2 §*

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

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

*1. används för någon annan verksamhet än transport,*

*2. anlöper eller lämnar hamn, eller*

3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.

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

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

#### Försäkringsbevis

##### 3 §

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset.

### 9 kap.

#### 5 §<sup>4</sup>

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 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR, för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 600 SDR, och för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

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

för varje dräktighetstal från

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

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

för varje dräktighetstal från

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2004:651.

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

för varje dräktighetstal över  
70 000 med 200 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1–3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon *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 en 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 avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

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

för varje dräktighetstal över  
70 000 med 200 SDR.

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

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

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

#### 10 §<sup>5</sup>

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*

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

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2004:651.

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 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhingsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av 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.

begränsning. 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 *ska* vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhingsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

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

## 10 kap.

### 5 §<sup>6</sup>

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret *skall* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att

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

Fartygets ägare har inte rätt att

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2002:610.

begränsa sitt ansvar, om *han* har vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

begränsa sitt ansvar, om *ägaren* har vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

#### 17 §<sup>7</sup>

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

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

#### 19 §<sup>8</sup>

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

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

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

### 16 kap.

#### 11 §<sup>9</sup>

Om ett fartyg som är registrerat i Sverige har bärgat något under en resa *skall* av bärgarlönen först

Om ett fartyg som är registrerat i Sverige har bärgat något under en resa *ska* av bärgarlönen först

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1995:1314.

betalas

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

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

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

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

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

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

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

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

Om bärgningen utfördes av ett

betalas

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

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

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

Om bärgningen utfördes av ett

svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål *och inte för affärsdrift*, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

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

svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

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

## 20 kap.

### 13 §

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

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

### 15 §

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

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att *han* insett eller *bort inse* att i 10 kap. föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar

### 14 §<sup>10</sup>

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

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att *redaren* insett eller *borde ha insett* att *sådan* försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet *som föreskrivs i 10 kap.* inte har fullgjorts. Det-

<sup>10</sup> Senaste lydelse av tidigare 15 § 1995:1081.

fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

#### 13 §

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämförs med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

samma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

#### 16 §

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämförs med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget. *Detta gäller dock inte 13 § första stycket.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

## 2.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 7 kap. 7 § och 9 kap. 1 § samt rubriken närmast före 7 kap. 7 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 5 kap. 8 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### *8 a §*

*Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om ett bevis medförs ombord på fartyget enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009). Vid en hamnstatskontroll ska en sådan undersökning alltid göras.*

### **7 kap.**

#### **Förbud att anlöpa svensk hamn**

#### ***Utvisning från svensk hamn och förbud att anlöpa svensk hamn***

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett *sådant* förbud får förenas med vite.

#### *7 §<sup>2</sup>*

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om *utvisning från svensk hamn och* förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett *beslut om utvisning respektive ett förbud att anlöpa hamn* får förenas med vite.

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2010:1360.

## **9 kap.**

### **1 §<sup>3</sup>**

Ett beslut enligt *denna lag eller enligt förordning (EG) nr 336/2006* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Ett beslut enligt *förordning (EG) nr 336/2006, enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 7 § denna lag* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2009:59.

### 3 Ärendet och dess beredning

Våren 2009 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet, *bilaga 1*). Försäkringsdirektivet föreskriver ett krav på obligatorisk ansvarsförsäkring för redare i syfte att garantera skadelidande ersättning vid sjöolyckor. Försäkringsdirektivet skulle ha varit genomfört den 1 januari 2012.

Regeringen beslutade den 4 november 2010 att ge en särskild utredare i uppdrag att *dels* lämna förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av Atenförordningen om transportörers skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, *dels* ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods *samt dels* lämna förslag till de författningsändringar som behövs för att genomföra försäkringsdirektivet (dir. 2010:116). Den särskilda utredaren gav utredningen namnet Utredningen om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter (Ju 2010:13). Utredningen har särredovisat sitt arbete avseende försäkringsdirektivet i en promemoria, Ansvarsförsäkring vid sjötransporter – Om genomförandet av försäkringsdirektivet i svensk rätt. En sammanfattning av promemorian och promemorians lagförslag finns i *bilaga 2* och *3*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Det har också skett en kompletterande remittering av förslag till författningstext. En förteckning över dessa remissinstanser finns i *bilaga 5*. Remissammanställningar finns tillgängliga i Justitiedepartementet (dnr Ju2011/5966/L3 och Ju2012/143/L3).

### 4 Begränsningskonventionen

Försäkringsdirektivet anknyter i viktiga avseenden till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (begränsningskonventionen). Direktivet och konventionen bör därför ses i ett sammanhang. Försäkringsdirektivet garanterar ersättning till den skadelidande och begränsningskonventionen skyddar redaren mot att behöva ersätta exceptionellt omfattande skador. Vidare är den försäkringsskyldighet som föreskrivs i direktivet avgränsad utifrån begränsningskonventionen.

Sverige har anslutit sig till konventionen. Den har genomförts genom bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. sjölagen (1994:1009).

Begränsningskonventionen möjliggör för redaren, fartygsägaren eller bärgaren att begränsa sitt sammanlagda skadeståndsansvar för skador som har uppkommit på grund av en och samma händelse, s.k. globalbegränsning. Den rättspolitiska motiveringen för globalbegränsning är framför allt försäkringshänsyn. Man har ansett det motiverat att befria redaren från ansvar för risken för att det vid en olycka uppstår exceptionellt omfattande skador. För sådana skador är det svårt att teckna en ansvarsförsäkring. Om detta var möjligt, skulle det leda till orimligt

höga premier. Genom globalbegränsningsreglerna anges det högsta belopp som redaren kan bli ansvarig för och försäkringsbolaget får veta vilket högsta belopp som kan komma att utkrävas. Därigenom möjliggör man en försäkringstäckning.

Enligt begränsningskonventionen kan alltså redaren m.fl. begränsa sitt ansvar. Även personer för vars handlingar dessa svarar har rätt att begränsa sitt ansvar i samma utsträckning. Vidare har försäkringsbolaget rätt att begränsa sitt ansvar på samma sätt som försäkringstagaren beträffande fordringar som försäkringen avser. Ett generellt undantag från rätten till begränsning gäller för skador som den ansvarige har vållat uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

Rätten till ansvarsbegränsning omfattar fordringar med anledning av person- eller saksador som har uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med eller till följd av fartygets drift eller bärgningsföretag. Vidare finns rätt till ansvarsbegränsning beträffande fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, strandat eller övergivet fartyg respektive fartygs last. Rätten till ansvarsbegränsning omfattar också fordringar på grund av åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken rätt till ansvarsbegränsning föreligger, liksom fordringar på grund av dröjsmål (artikel 2).

Vissa typer av fordringar är undantagna från rätten till ansvarsbegränsning. Det gäller exempelvis fordringar till följd av radiologisk skada och sådana oljeföreningar som avses i 1992 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (artikel 3). Fordringar till följd av föroreningar med bunkerolja (dvs. olja som används som drivmedel för fartygsmaskiner) och andra typer av olja som inte omfattas av den nämnda oljeskadekonventionen kan dock bli föremål för ansvarsbegränsning. Något undantag för krig, inbördeskrig och terroristhandlingar görs inte i begränsningskonventionen.

I konventionen anges vilka begränsningsbelopp som gäller för olika typer av fordringar. Dessa är bestämda i relation till det aktuella fartygets dräktighet. Dräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör summan av fartygets alla slutna rum med undantag för bl.a. vissa utrymmen ovanför översta däck. Dräktighet kallas också tonnage. Begränsningsbeloppen anges i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (Special Drawing Rights, SDR). SDR är en valutakorg bestående av euro, japanska yen, brittiska pund och amerikanska dollar. Värdet av en SDR motsvarade i februari 2012 omkring 10 svenska kronor och 40 öre.

För samtliga fordringar, utom fordringar för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare, föreskrivs i konventionen ett minsta begränsningsbelopp för fartyg vars dräktighet inte överstiger 2 000. För personskador uppgår detta belopp till två miljoner SDR och för övriga skador till en miljon SDR. Härefter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Begränsningsbeloppet för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare uppgår till 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får transportera.

## 5 Försäkringsdirektivet

Ett av syftena med EU:s sjöfartspolitik är att höja kvaliteten på handelsflottan och därmed öka säkerheten till sjöss. Man har valt att göra detta främst genom att betona och lyfta fram operatörernas ansvar. Det är som en del av detta arbete som försäkringsdirektivet har antagits.

Enligt uppgifter från Europeiska kommissionen beräknas fem procent av alla fartyg vara oförsäkrade. En skadeståndsskyldig redare eller transportör kan i vissa fall ha svårt att klara av att betala ersättning till de skadelidande. Om försäkringsskydd saknas, kan det alltså innebära att de skadelidande inte får den ersättning som de har rätt till. För att garantera skadeståndsansättning till dem som drabbas av olyckor införs ett krav på obligatorisk ansvarsförsäkring för redare i försäkringsdirektivet. Direktivet kompletterar Atenförordningen, som reglerar transportörens ansvar och försäkringsskyldighet vid passagerartransporter till sjöss.<sup>1</sup>

En skyldighet att ha försäkring bidrar även till att upprätthålla konkurrensen mellan redarna, eftersom konkurrensen inte kan snedvridas av att vissa redare låter bli att ta en försäkring. Vidare bidrar skyldigheten till att undermåliga fartyg tas ur drift; försäkringsbolagen kan förmodas inte vilja försäkra sådana fartyg.

Försäkringsdirektivet innebär, något förenklat uttryckt, att varje EU-medlemsstat ska kräva att redaren för ett fartyg, som för dess flagg och som är av viss minsta storlek, ska inneha en ansvarsförsäkring som täcker fartyget (artiklarna 2.1 och 4.1). Med försäkring likställs finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor (artikel 3 b). Försäkringsskyldigheten gäller också för utländska fartyg som anländer till en hamn som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion (artikel 4.2). En medlemsstat får utsträcka skyldigheten även till fartyg som är verksamma inom dess territorialvatten.

Försäkringsskyddet ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med de begränsningar som gäller enligt begränsningskonventionen. Försäkringsbeloppet för varje fartyg och händelse ska uppgå till maximibeloppet för ansvarsbegränsning enligt konventionen (artikel 4.3).

Innehavet av försäkring ska kunna styrkas med ett försäkringsbevis som är utfärdat av försäkringsbolaget. Beviset ska medföras ombord på fartyget (artikel 6.1). Medlemsstaterna ska se till att det vid varje inspektion av fartyg i hamn, i enlighet med hamnstatskontrollsdirektivet<sup>2</sup>, kontrolleras att ett försäkringsbevis medförs ombord (artikel 5.1). Om ett försäkringsbevis saknas, får den behöriga myndigheten i medlemsstaten utfärda ett utvisningsbeslut avseende fartyget. Om ett utvisningsbeslut har utfärdats, ska alla medlemsstater neka det ifrågavarande fartyget tillträde till sina hamnar till dess att redaren kan visa upp ett försäkringsbevis. Ett beslut om utvisning får inte påverka kvarhållandet av det

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

berörda fartyget enligt bestämmelserna om hamnstatskontroll i hamnstatskontrolldirektivet (artikel 5.2).

Slutligen uppställs krav på medlemsstaterna att fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som genomför direktivets krav på försäkring. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande (artikel 7).

## 6 Redaren ska vara försäkringsskyldig

**Regeringens förslag:** Redaren ska vara skyldig att ha en försäkring som avser sjörättsliga skadeståndsanspråk. Försäkringsskyldigheten ska gälla för fartyg med en dräktighet av minst 300. Undantag ska gälla för fartyg som ägs eller brukas av den svenska staten eller en främmande stat och som används uteslutande för statsändamål.

Försäkringen ska täcka redarens ansvar för sjörättsliga skadeståndsanspråk med de begränsningar som gäller enligt begränsningskonventionen.

Försäkringsskyldigheten ska gälla redare för svenska fartyg. Också redaren för ett utländskt fartyg ska ha en sådan skyldighet, om fartyget anlöper eller lämnar svensk hamn eller tilläggs- eller ankarplats eller om fartyget används för annan verksamhet än transport på svenskt sjöterritorium.

**Utredningens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens (se promemorian s. 44 f.).

**Remissinstanserna:** Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan några invändningar. *Skärgårdsredarna* framhåller dock att det är olyckligt att båtar som endast får ha upp till tolv passagerare inte omfattas av försäkringsskyldigheten.

### Skälen för regeringens förslag

*Försäkringsskyldigheten avser sjörättsliga skadeståndsanspråk*

Försäkringsdirektivet föreskriver en skyldighet att ha en försäkring som omfattar sjörättsliga skadeståndsanspråk med de begränsningar som gäller enligt begränsningskonventionen (artikel 4.3). Det är alltså fråga om skyldighet att försäkra ett potentiellt skadeståndsansvar.

Begreppet sjörättsliga skadeståndsanspråk är inte definierat i direktivet. Utredningens uppfattning är att hänvisningen till begränsningskonventionen innebär att försäkringen ska täcka sådana anspråk som räknas upp i artikel 2 i konventionen intill de belopp som anges för fartyget allt efter storlek och typ av fordran. Regeringen gör samma bedömning.

Det innebär att försäkringsskyldigheten omfattar fordringar med anledning av dödsfall, personskada eller förlust och skada på egendom. En förutsättning är dock att skadan uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller bärgningsföretag. Också skada på grund av dröjsmål vid befordran av passagerare, resgods och

gods omfattas. Även fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, strandat eller övergivet fartyg omfattas av försäkringsskyldigheten. Vidare omfattas skador som orsakats av förorening genom bunkerolja och genom andra typer av olja än beständig mineralolja. Också skador till följd av farliga kemikalier, s.k. HNS-ämnen, omfattas. Däremot omfattas inte fordringar med anledning av sådan oljeskada som täcks av oljeskadekonventionen eller radiologiska skador.

Hänvisningen till begränsningskonventionen innebär även en avgränsning av vilka fordringsbelopp försäkringen ska täcka. Regeringen återkommer till frågan senare i kapitlet.

Direktivet reglerar inte hur ansvaret för sjörättsliga skadeståndsanspråk uppkommer. I sjölagen finns ett ansvar för fartygets redare som har karaktären av ett driftsansvar (se 7 kap. 1 §). Ansvaret innebär att redaren utan eget vållande svarar för de fel eller försummelser som begås av personer som på grund av anställning eller uppdrag utför arbete i fartygets tjänst, nämligen fartygets befälhavare, medlemmar av besättningen och lotsar. Redaren kan också ha ett eget skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen (1972:207) och allmänna ersättningsrättsliga principer. Vidare kan det röra sig om ansvar på kontraktsrättslig grund för försening vid transport av passagerare eller gods (jfr 13 och 15 kap.).

#### *Det finns olika sätt att uppfylla försäkringsskyldigheten*

Försäkring definieras i direktivet som en försäkring med eller utan självrisk. Definitionen innefattar exempelvis skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, företagsförsäkringar hos försäkringsbolag samt andra effektiva försäkringsformer, såsom styrkt självförsäkring.

Uppskattningsvis drygt 90 procent av världstonnaget har en P&I-försäkring (P&I står för Protection & Indemnity). En sådan försäkring avser ansvar som hänför sig till fartygets drift. Således omfattar den svenska P&I-klubbens, the Swedish Club, försäkringsvillkor ansvar för personer (besättning och passagerare), last, dröjsmål, utsläpp av olja eller annat ämne, sammanstötning (som inte täcks av fartygets kaskoförsäkring) och vrakbärgning. Försäkringen omfattar dock inte risker i samband med krig, innefattande terroristhandlingar, eller atomskador. The Swedish Club erbjuder emellertid en krigsförsäkring till de försäkringstagare som redan har en kaskoförsäkring där. Försäkringsersättning enligt en P&I-försäkring utges först efter det att försäkringstagaren har utgett skadestånd till den skadelidande. Den maximala försäkringsersättningen motsvarar, om skyldighet att utge ersättning uppkommit enligt svensk rätt, försäkringstagarens ansvarsbegränsningsbelopp enligt 9 kap. sjölagen.

Det finns även företagsförsäkringar avsedda för sjöfart, s.k. begränsade P&I-försäkringar. Dessa försäkringar vänder sig främst till redare för mindre fartyg. Normalt omfattas redarens ansvar för lastskador, skador på fartygets besättning och passagerare samt skador som drabbar tredje man, exempelvis oljespill eller annan förorening. Ersättningsbeloppet är ofta begränsat.

Direktivet tillåter att försäkringsskyldigheten uppfylls genom en självförsäkring. Detta innebär att man med tanke på riskspridningen i den egna verksamheten väljer att själv stå risken för skador som annars skulle ha varit möjliga att försäkra. Självförsäkring används t.ex. av stater, stora kommuner och stora företag.

Samtliga dessa försäkringsformer bör alltså kunna användas för att uppfylla försäkringsskyldigheten.

Enligt direktivet kan finansiella säkerheter med liknande skyddsvillkor användas i stället för försäkring. Också denna möjlighet att uppfylla försäkringsskyldigheten bör därför finnas. I svensk sjö rätt har ”annan betryggande säkerhet” använts för att beteckna sådan finansiell säkerhet som avses i direktivet (se t.ex. 10 kap. 12 § sjölagen). Möjligheten att försäkra sitt ansvar genom annan betryggande säkerhet synes inom rederinäringen främst användas som en temporär lösning, exempelvis för att försäkra ett fartyg en begränsad tid till dess att en P&I-försäkring tecknas. I praktiken torde det i första hand bli fråga om att använda bankgaranti men också annan finansiell säkerhet, såsom borgen, kan komma i fråga.

#### *Försäkringsskyldigheten ska vara kopplad till ett fartyg...*

Försäkringsskyldigheten enligt försäkringsdirektivet är kopplad till ett fartyg. Begreppet fartyg har inte getts en samlad definition i sjölagen. Av 1 kap. 2 § framgår att ett fartyg ska ha ett skrov. Vidare kan utläsas av 1 kap. 3 § första stycket att det också krävs en styrinrättning, vilket innebär att en vanlig pråm inte omfattas av fartygsbegreppet.

Enligt 9 kap. 10 § tredje stycket sjölagen anses också flyttbara plattformar, som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar, som fartyg när det gäller rätten till ansvarsbegränsning. Svensk rätt använder här ett mer utvidgat fartygsbegrepp än begränsningskonventionen (prop. 1982/83:159 s. 64 f.). Saken får antas ha en ganska begränsad praktisk betydelse.

Även om det alltså inte finns någon samlad definition av begreppet fartyg i sjölagen, faller det sig ändå mest ändamålsenligt att vid genomförandet av direktivet ansluta till sjölagens begrepp och att koppla försäkringsskyldigheten till begränsningsreglernas tillämpningsområde. Fartygsbegreppet i de nu föreslagna reglerna bör alltså ges samma innebörd som i sjölagen, inklusive 9 kap. 10 §. Eftersom svävarfarkoster inte omfattas av fartygsbegreppet, kommer dessa inte heller att omfattas av kravet på försäkring.

#### *... som är av viss minsta storlek*

Försäkringsdirektivet tillämpas endast på fartyg med en dräktighet av minst 300 (artikel 2.1). När det gäller passagerarfartyg handlar det om fartyg som är omkring 30–40 meter långa. Avgränsningen medför att ett relativt stort antal svenska fartyg inte omfattas av direktivets krav. Eftersom direktivet utgör en minimivå, är det dock möjligt att utvidga försäkringsskyldigheten till att omfatta också mindre fartyg.

Utredningen har övervägt en sådan utvidgning men föreslår att försäkringskravet i svensk rätt ska ansluta till direktivet. Som skäl anför utredningen att den samordning som ligger i direktivet delvis skulle gå förlorad om gränsen sattes lägre i nationell rätt. Man anser att särregler kan skapa olikformiga ekonomiska förutsättningar för redare från olika unionsstater.

Regeringen delar utredningens bedömning att en svensk särreglering skulle riskera att medföra negativa konsekvenser. Utöver att särregler kan medföra olika ekonomiska förutsättningar kan de också skapa osäkerhet för redare och befälhavare som trafikerar flera medlemsstater. Detta bör undvikas, särskilt som försäkringsskyldigheten ska sanktioneras (se kapitel 11).

Vidare täcks passagerarnas rätt till ersättning av Atenförordningen, som börjar tillämpas senast den 31 december 2012. Enligt denna förordning är transportören skyldig att ha en försäkring som täcker passagerarfartyg samtidigt som transportören har ett strikt ansvar för den skada som drabbat passagerare till följd av en sjöfartsolycka. Den närmare avgränsningen av försäkringsskyldigheten enligt Atenförordningen är i och för sig fortfarande föremål för bedömning av utredningen; betänkandet ska lämnas senast den 29 februari 2012. Även om det behöver övervägas vilka passagerarfartyg som enligt svensk rätt ska omfattas av en försäkringsskyldighet enligt Atenförordningen, står det ändå klart att förordningen medför ett betydande skydd för passagerares rätt till skadestånd. Härigenom uppnås ett viktigt syfte som annars skulle kunna utgöra grund för att utsträcka försäkringsskyldigheten enligt försäkringsdirektivet.

Med anledning av *Skärgårdsredarnas* synpunkt, att det är olyckligt att försäkringsskyldigheten inte omfattar båtar som får ta högst tolv passagerare, kan tilläggas att en sådan utvidgning skulle innebära att en mycket stor andel små fartyg, inbegripet en avsevärd andel av de svenska fritidsbåtarna, omfattades av försäkringsskyldighet. Enligt regeringens uppfattning skulle detta inte vara lämpligt, inte minst mot bakgrund av de anslutande krav som i så fall behövde ställas t.ex. när det gäller försäkringsbevis och tillsyn.

Regeringen anser sammanfattningsvis att nyttan av att försäkringsskyldigheten enligt svensk rätt utvidgas i förhållande till direktivet inte överväger de nackdelar som detta skulle medföra. Som utredningen konstaterar är direktivets avgränsning ett uttryck för en avvägning mellan olika intressen som skett på europeisk nivå. Regeringen kommer därför till samma slutsats som utredningen, att försäkringsskyldigheten bör följa direktivet och omfatta fartyg med en dräktighet om minst 300.

### *Statsfartyg ska vara undantagna från försäkringsskyldigheten*

Från direktivets tillämpningsområde är undantaget örlogsfartyg, militära hjälpfartyg och andra fartyg som ägs och drivs av staten och som endast används i statlig, icke kommersiell tjänst (artikel 2.2).

I sjörättsliga sammanhang undantas vanligtvis sådana statsfartyg från försäkringsskyldighet; stater anses kunna bära sina skaderisker på egen

hand. Motsvarande undantag finns beträffande försäkringsskyldighet för oljeskador (se 10 kap. 19 § sjölagen).

Vid genomförandet av direktivet bör alltså statsfartyg undantas från försäkringsskyldigheten.

#### *Försäkringsskyldighet ska gälla både för havs- och inlandssjöfart*

Försäkringsdirektivet gäller endast havsgående fartyg (artikel 3 a). Inom EU är det sjörättsliga regelverket uppdelat på havsgående fartyg och fartyg som trafikerar inre vattenvägar. Skälet är att förhållandena för trafiken på de inre vattenvägarna i vissa europeiska länder skiljer sig från havssjöfarten samt att en relativt stor del, cirka sju procent, av allt gods inom EU transporteras på inre vattenvägar. De fartyg som trafikerar inre vattenvägar är ofta byggda på ett annat sätt än de havsgående fartygen. Exempelvis har dessa vanligtvis inte någon köl.

I svensk rätt har traditionellt sett ingen åtskillnad gjorts mellan havs- och inlandssjöfart. För svensk del finns stora likheter mellan transport till havs och i sjöar. De fartyg som går i svensk inlandssjöfart har normalt samma grundläggande konstruktion som de havsgående fartygen och används i vissa fall även ute till havs.

Regeringen delar utredningens uppfattning, att det i nuläget saknas skäl att bryta upp den enhetliga synen på sjöfarten. Detta gäller inte minst för sådana regler av skyddskaraktär som nu är aktuella. Försäkringsskyldigheten bör alltså gälla både för havs- och inlandssjöfart. Eftersom sjölagen inte gör skillnad mellan havs- och inlandssjöfart, föranleder ställningstagandet ingen lagändring.

#### *Försäkringsskyldigheten ska ligga på redaren*

Enligt försäkringsdirektivet ska ägaren till fartyget ha försäkringen (artikel 4.1). Fartygsägaren definieras som den registrerade ägaren till ett havsgående fartyg eller varje annan person som är ansvarig för driften av fartyget, t.ex. den som hyrt fartyget utan besättning (artikel 3 a).

I svensk rätt har flertalet skyldigheter avseende ett fartyg kopplats till dess redare. Som redare anses den som utrustar och håller ett fartyg i drift. Vanligtvis är fartygets ägare även redare. Det är redaren som har ett skadeståndsrättsligt ansvar för fel eller försummelser som begås av personer som på grund av anställning eller uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Som utredningen konstaterar ger direktivet utrymme för att lägga försäkringsskyldigheten på flera subjekt. En sådan ordning medför dock en tydlig risk för oklarheter i ansvarsfördelningen. I förlängningen finns det även en risk för dubbelförsäkring. Det kan också bli svårt för den skadelidande att veta vem som har försäkringen och vilket försäkringsbolag som tecknat den. Regeringen delar utredningens bedömning att försäkringsskyldigheten bör åligga en enda lätt identifierbar part.

Den som bär ansvaret för uppkomna skador bör också ha skyldigheten att ha försäkring; jfr 10 kap. enligt vilket fartygets ägare ansvarar för oljeskada och också är skyldig att ha en försäkring för sådan skada.

Redaren är ansvarig för andra skador som har samband med fartygets drift och är också i övrigt den som enligt svensk rätt bäst motsvarar det rättssubjekt som avses i direktivet. Redaren bör därför vara den som är försäkringsskyldig.

*Försäkringen ska täcka det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning*

Som angetts ska artikel 4.3 i försäkringsdirektivet uppfattas så att försäkringen (eller säkerheten) ska täcka sådana fordringar som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt begränsningskonventionen. Av detta följer att fordringar som undantas från det begränsningsbara ansvaret enligt konventionen inte behöver omfattas av försäkringsskyldigheten. Vilka belopp som ska täckas av försäkringen styrs också av konventionen. I direktivet anges att försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsning enligt konventionen.

Begränsningskonventionens bestämmelser om vilka fordringar som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning har genomförts i 9 kap. 2 § sjölagen. I 5 § anges hur ansvarsbeloppen ska bestämmas. Vilka fordringar som inte omfattas av rätt till ansvarsbegränsning framgår av 3 §. Utöver sådana fordringar som undantas från rätten till ansvarsbegränsning till följd av konventionen upptas också fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader.

Lagtekniskt bör direktivet lämpligen genomföras så att det hänvisas till 9 kap. 2 § sjölagen beträffande vilka fordringar som ska omfattas av försäkringen och till 5 § i samma kapitel när det gäller vilka belopp som ska täckas. Det bör också framgå att försäkringsskyldigheten inte omfattar fordringar som undantas från rätten till ansvarsbegränsning. Det kan ske genom en hänvisning till 9 kap. 3 §. Däremot bör inte fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnad undantas från försäkringsskyldigheten (jfr 9 kap. 3 § 6). Sådana krav är inte uttryckligen undantagna från rätten till ansvarsbegränsning enligt begränsningskonventionen och det får anses vara i överensstämmelse med direktivet, och är till fördel för de skadelidande, om försäkringen ska täcka dem (prop. 1982/83:159 s. 106 f.). Eftersom 1 och 4 §§ är av relevans för redarens rätt till ansvarsbegränsning – och därmed för försäkringsskyldigheten – bör lagtexten även hänvisa till dessa paragrafer.

Försäkringsdirektivet ska inte påverka nationell lagstiftning som införlivar de internationella konventioner som listas i bilagan till direktivet, däribland oljeskadekonventionen (artikel 2.3). Fordran med anledning av sådan oljeskada som avses i konventionen är undtagen från rätten till ansvarsbegränsning (se 9 kap. 3 § 2 som hänvisar till 10 kap. där oljeskadekonventionen har genomförts). Eftersom försäkringsskyldigheten avgränsas utifrån rätten till ansvarsbegränsning, saknas skäl att göra ett särskilt undantag för dessa oljeskador.

De övriga konventioner som listas i bilagan till direktivet – HNS-konventionen<sup>3</sup>, bunkerkonventionen<sup>4</sup> och vrakborttagningskonventionen<sup>5</sup> – har inte tillträtts av Sverige. Försäkringsskyldigheten omfattar därför ansvar för skador orsakade av HNS-ämnena eller bunkerolja och fordringar som har samband med vrakborttagning.

#### *Svenska fartyg ska täckas av försäkring*

Medlemsstaterna ska kräva att fartyg som för dess flagg täcks av försäkring (artikel 4.1 i försäkringsdirektivet). Frågan om ett fartyg ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg är i huvudsak beroende av om ägaren har svensk nationalitet och om fartyget är infört i det svenska fartygsregistrets skepps- eller båtdel. Regleringen finns i 1 kap. 1–1 b §§ och 2 kap. 1 § sjölagen.

Direktivets krav innebär att ett fartyg som för medlemsstatens flagg måste vara försäkrat oavsett vilket geografiskt område det trafikerar. Ett svenskt fartyg ska alltså täckas av sådan försäkring som föreskrivs i svensk rätt även om fartyget går i trafik på utländskt sjöterritorium.

#### *Ett utländskt fartyg ska täckas av försäkring, om det anlöper svensk hamn...*

Medlemsstaterna ska kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg innehar en försäkring när fartyget anlöper en hamn under den medlemsstatens jurisdiktion (artikel 4.2 i försäkringsdirektivet). Som utredningen noterar får artikeln uppfattas så, att fartyget ska vara försäkrat fram till dess att fartyget lämnar hamnen.

I Sverige finns både allmänna och privata hamnar. Direktivet skiljer inte mellan sådana. Försäkringsskyldigheten kan därför uttryckas på så sätt att den gäller när fartyget anlöper eller lämnar svensk hamn.

Ett fartyg kan även lägga till vid en tilläggsplats eller en ankarplats. Generellt kan sägas att ett fartyg som har lagt till vid en tilläggsplats är förtöjt vid ett fast föremål. Ankarplatser finns utmärkta på sjökorten. Dessa platser är dock inte tvingande för fartygen utan anger endast var det är lämpligt att ankra. En ankarplats kan helt enkelt sägas vara där ett fartyg rent faktiskt kastar ankar.

Att ett fartyg lägger till vid en tilläggsplats eller ankarplats, och inte anlöper hamn, kan ha olika orsaker. Det kan saknas behov av att gå in i hamnen eller fartyget kan ha hänvisats till en plats utanför hamnen av praktiska skäl. Oavsett orsak saknas skäl att utifrån direktivets syfte göra åtskillnad mellan sådana utländska fartyg som anlöper hamn och sådana som lägger till vid en tilläggsplats eller ankarplats. Intresset av att säkerställa de skadelidandes ersättningsanspråk är detsamma i de olika fallen. I enlighet med utredningens förslag bör därför försäkringsskyldigheten omfatta utländska fartyg som anlöper eller lämnar en

<sup>3</sup> 1996 års konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen i dess lydelse enligt 2010 års protokoll.

<sup>4</sup> 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja.

<sup>5</sup> 2007 års internationella Nairobikonvention om borttagning av vrak.

svensk hamn eller som anlöper eller lämnar en tilläggs- eller ankarplats på svenskt sjöterritorium.

*... eller om det används för någon annan verksamhet än transport på svenskt sjöterritorium*

Av försäkringsdirektivet framgår att medlemsstaterna får kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg och som är verksamma inom deras territorialvatten ska inneha en försäkring (artikel 4.2). Ett sådant krav får inte strida mot internationell rätt.

Varje stat med kust har ett inre vatten, över vilket kuststaten har full suveränitet eftersom detta anses utgöra en integrerad del av territoriet. Kuststaten har sedan rätt till ett territorialhav, som tillsammans med det inre vattnet utgör statens sjöterritorium. Territorialhavet begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen. Staten har exklusiv jurisdiktion, både lagstiftande och verkställande, över sitt sjöterritorium. Kuststatens suveränitet över territorialhavet inskränks dock av principen om utländska fartygs rätt till oskadlig genomfart.

Rätt till oskadlig genomfart föreligger endast på ett lands territorialhav och inte på dess inre vatten (artiklarna 17–19 i FN:s havsrättskonvention, UNCLOS). Rätten innebär i det här sammanhanget att utländska fartyg ska kunna färdas genom svenskt territorialhav på ett oavbrutet och skyndsamt sätt och utan att störa kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. Rätt att stoppa och ankra finns, om det sker inom ramarna för normal navigation eller om det krävs på grund av t.ex. nöd. Det finns också en rätt att stoppa och ankra, om det är nödvändigt för att hjälpa personer, fartyg eller luftfartyg i nöd eller fara (se vidare prop. 1995/96:140, s. 59).

Direktivets användning av begreppet territorialvatten kan inte tolkas snävt i detta sammanhang. Att begreppet används beror på att det endast är i en kuststats territorialhav som dess suveränitet kan inskränkas av principen om oskadlig genomfart. Direktivet medger att samma krav på försäkring kan uppställas för fartyg på en medlemsstats inre vatten.

Tanken bakom försäkringsdirektivet är att stärka de skadelidandes ställning och trygga deras rätt till ersättning vid en olycka. Utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium medför en potentiell risk för sjöfartsolycka. Att inte låta försäkringsskyldigheten omfatta sådana fartyg skulle därför innebära en inte obetydlig brist i de skadelidandes skydd. Den skadelidandes ställning bör inte vara beroende av nationaliteten på fartyget och inte heller av om fartyget anlöper hamn, tilläggs- eller ankarplats eller inte. Regeringen anser därför att möjligheten bör utnyttjas att kräva försäkring för de utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium.

Den verksamhet som här åsyftas är sådan som medför att det utländska fartyget kvarstannar på svenskt sjöterritorium, t.ex. när fartyget lägger rör eller borrar i havsbotten. Ett utländskt fartyg som endast passerar svenskt sjöterritorium eller inre vatten, t.ex. när det transporterar något från en utländsk hamn till en annan utländsk hamn, är däremot inte avsett att omfattas av försäkringsskyldigheten. Detta bör komma till uttryck i lagen. Med en sådan avgränsning i lagen är försäkringsskyldigheten i överensstämmelse med rätten till oskadlig genomfart. Det saknas då skäl

att i lagtexten uttrycka att försäkringsskyldigheten inte får strida mot internationell rätt.

## 7 Krav ska kunna riktas direkt mot försäkringsbolaget

**Regeringens bedömning:** Den skadelidande ska ha rätt att rikta ersättningskrav direkt mot försäkringsbolaget.

Det ska inte införas någon motsvarande lagstadgad rätt till direktkrav för det fall försäkringsskyldigheten uppfyllts genom ställande av annan betryggande säkerhet.

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår att den befintliga möjligheten enligt försäkringsavtalslagen (2005:104) till direktkrav mot försäkringsbolaget vid obligatorisk ansvarsförsäkring ska anges i sjölagen. Vidare föreslås att det ska införas en möjlighet till direktkrav vid finansiell säkerhet och att försäkringsavtalslagens bestämmelser om direktkrav ska tillämpas i dessa fall. I övrigt överensstämmer förslaget med regeringens bedömning (se promemorian s. 64 f.).

**Remissinstanserna:** De flesta av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan några invändningar. *The Swedish Club* och *Svensk Försäkring* avstyrker förslaget om direktkrav vid försäkring. Man anser bl.a. att det skulle ge svenska försäkringsbolag konkurrensnackdelar, medföra problem vid juridiska tvister och minska försäkringstagarnas aktsamhet. *Svenska Sjörettsföreningen* menar att en rätt till direktkrav kan minska försäkringstagarnas aktsamhet. Vidare skulle en rätt till direktkrav kunna påverka premienivåerna negativt, en uppfattning som *Sveriges Redareförening* delar. Redareföreningen anser att passagerarnas intressen ändå kommer att tillgodoses genom regeln om direktkrav i Atenkonventionen<sup>6</sup> och i Atenförordningen.

### Skälen för regeringens bedömning

#### *Rätt till direktkrav finns beträffande P&I- och företagsförsäkringar*

En möjlighet för den skadelidande att rikta sitt krav på skadestånd direkt mot försäkringsbolaget finns i 9 kap. 7 § första stycket försäkringsavtalslagen. En av förutsättningarna för direktkrav är att den försäkrade enligt lag eller annan författning är skyldig att ha en ansvarsförsäkring som omfattar skadan. Det saknar i detta fall betydelse om den försäkrade kan betala skadeståndet eller inte. Direktkrav tillåts i denna situation för att göra det enklare och snabbare för den skadelidande att få ut skadestånd. Han eller hon slipper att först kräva den försäkrade på skadestånd, utan kan ha kontakt enbart med försäkringsbolaget. Genom direktkrav undviker man också rättsförluster för den skadelidande för det fall den

<sup>6</sup> 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

försäkrade inte betalar skadan eller anmäler den till sitt försäkringsbolag. Det finns också en fördel med direktkrav för den skadelidande vid en eventuell tvist om skadeståndet, eftersom den skadelidande då själv kan processa mot försäkringsbolaget. Även för den försäkrade kan det finnas fördelar, eftersom denne slipper besvär och kostnader som anspråket kan föranleda.

Försäkringsbolaget har rätt att träffa en överenskommelse med den skadelidande, även om den försäkrade motsätter sig uppgörelsen. Från den ersättning direktkravet avser ska avräknas vad den skadelidande redan kan ha fått ut från den försäkrade.

I försäkringsavtalet anges det i vilken utsträckning försäkringen omfattar den försäkrades skadeståndsskyldighet. Direktkravsrättens innehåll i det enskilda fallet är därför beroende av försäkringsavtalet. Eventuella begränsningar i försäkringsavtalet, t.ex. vilka skadefall som täcks, vilka belopp som utgår eller vilket geografiskt område som omfattas, gäller också i förhållande till den skadelidande. Begränsningar i försäkringsavtalet kan innebära att den försäkrade inte har uppfyllt den lagstadgade försäkringsskyldigheten.

Försäkringsdirektivet innehåller inte någon bestämmelse om rätt till direktkrav. Ett genomförande av direktivet innebär att det kommer att finnas en skyldighet enligt lag för redaren att ha en försäkring för de aktuella skadorna. I så fall kan en tredje man som lidit skada vid en sjöolycka vända sig direkt till försäkringsbolaget med stöd av 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen.

Ett par remissinstanser, främst *Swedish Club* och *Svensk Försäkring*, uttrycker kritik mot en direktkravs rätt vid ansvarsförsäkringar för sjötransporter. Man framhåller möjligheten att i förevarande fall göra ett undantag från tillämpningsområdet för 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen. I huvudsak anser dessa remissinstanser att svenska sjöförsäkringsbolag får en konkurrensnackdel jämfört med utländska bolag och att en rätt till direktkrav dessutom riskerar att medföra stora praktiska problem. De menar vidare att en sådan rätt sätter relationen mellan försäkringsbolag och försäkringstagare ur spel. Man anser att det riskerar att leda till en minskad benägenhet hos försäkringstagaren att agera aktsamt, om försäkringstagaren inte behöver stå till svars för skador som denne orsakat. Det framförs också att en rätt till direktkrav kan påverka försäkringspremierna.

Regeringen konstaterar att rätten till direktkrav är en i internationella sjörättsliga sammanhang väletablerad konstruktion och finns i många länders sjörättsliga lagstiftning. En rätt till direktkrav finns i oljeskadekonventionen, HNS-konventionen, bunkerkonventionen, Atenkonventionen och vrakborttagningskonventionen. De aktuella konventionerna och försäkringsdirektivet kompletterar varandra när det gäller krav på försäkring. Visserligen har endast oljeskadekonventionen och bunkerkonventionen ännu trätt i kraft, men dessa har tillträtts av ett stort antal länder. Exempelvis har bunkerkonventionen tillträtts av många europeiska länder, däribland Sveriges närmsta grannländer.

Sjöförsäkringsbranschen är internationell till sin karaktär. Utländska försäkringsbolag tecknar försäkringar för svenska redare och svenska försäkringsbolag har ofta försäkringstagare i andra länder. Det innebär att utländska försäkringsbolag kan omfattas av försäkringsavtalslagens rätt

till direktkrav och att svenska försäkringsbolag kan omfattas av motsvarande bestämmelser i andra länders rättsordningar. Vilket lands lag som blir tillämplig beror bl.a. på försäkringsavtalets innehåll och om det är fråga om en obligatorisk försäkring eller inte. Det är mot den bakgrunden svårt att se att svenska försäkringsbolag skulle få konkurrensnackdelar av en direktkravs rätt kopplad till den ansvarsförsäkring som ska finnas enligt försäkringsdirektivet.

När det gäller höjda premiekostnader för redarna kan det förmodas att dessa kommer att slås ut på passagerar- respektive lastägarkollektivet. Påslaget lär bli försumbart i det enskilda fallet.

De övriga problem som remissinstanserna anser följer av en direktkravs rätt handlar snarast om direktkravs rätten som sådan och inte dess tillämpning i just detta sammanhang. Som framgår är dock rätten till direktkrav starkt etablerad i internationell sjö rätt.

Regeringens utgångspunkt vid genomförandet av försäkringsdirektivet är att uppnå ett starkt och effektivt skydd för de skadelidande. Vid införandet av försäkringsavtalslagen gjordes en avvägning mellan å ena sidan den skadelidandes ställning och å andra sidan försäkringsbolagets och den försäkrades intressen. Denna intresseavvägning utmynnade i ställningstagandet att sjöförsäkringar inte borde undantas från möjligheten till direktkrav (se prop. 2003/04:150 s. 141 f.). Nu utvidgas visserligen området för direktkrav genom ett nytt obligatoriskt krav på ansvarsförsäkring. Enligt regeringens uppfattning är den principiella intresseavvägning som då gjordes dock fortfarande aktuell och riktig. Regeringen anser alltså att det som remissinstanserna anför inte utgör tillräckliga skäl att i detta fall göra undantag för de skadelidandes rätt till direktkrav vid obligatorisk ansvarsförsäkring.

Det förtjänar också att framhållas att en skadelidande tredje man inte behöver vara en passagerare, som kommer att skyddas av reglerna i Atenkonventionen. Framför allt vid miljöskador kan skadelidande utgöras av personer som har ett lika stort skyddsbehov som passagerare.

### *Rätt till direktkrav bör inte införas vid andra betryggande säkerheter*

En redare kan även uppfylla försäkringsdirektivets krav på försäkring genom att ställa en annan betryggande säkerhet för sitt ansvar för sjörättsliga skadeståndsanspråk. I praktiken måste det vara fråga om en finansiell säkerhet. Eftersom försäkringsavtalslagen endast omfattar försäkringar som meddelats av försäkringsbolag, är lagens bestämmelser om direktkrav inte direkt tillämpliga på säkerheter. Utredningens förslag innebär att försäkringsavtalslagens bestämmelser om direktkrav ska tillämpas också på finansiella säkerheter.

Enligt regeringens uppfattning passar försäkringsavtalslagens regler om direktkrav mindre väl för andra säkerheter än försäkring. Ett avtal om säkerhet kan, vid sidan av avtalet mellan utställaren och den vars ansvar säkerheten ska täcka, innehålla utfästelser till förmån för en eller flera bestämda eller obestämda personer. Konstruktionen gör det svårt att tillämpa försäkringsmässiga regler, t.ex. om konsekvenser av brister i de upplysningar som lämnats inför ingåendet av det underliggande avtalet.

I praktiken saknas också behov av en rätt till direktkrav vid säkerheter. Bankgarantier och borgen är vanligtvis konstruerade så att den skadelidande kan vända sig direkt till banken eller borgensmannen, utan att först ha försökt utkräva sin fordran av den som har ställt säkerheten. Detta påminner i hög grad om rätten till direktkrav vid obligatorisk ansvarsförsäkring och ger den skadelidande ett motsvarande skydd.

Det kan tilläggas att säkerheter i praktiken är dyrare än förekommande försäkringslösningar. Som utredningen konstaterar är därför användandet av finansiella säkerheter snarast en temporär lösning i avvaktan på att försäkring meddelas.

I sjölagen finns visserligen en särskild bestämmelse om direktkrav vid oljeskador som gäller när fartygsägaren innehar en annan betryggande säkerhet (se 10 kap. 14 och 16 §§). Denna rätt följer emellertid direkt av oljeskadekonventionen och är utformad på ett annat sätt än i försäkringsavtalslagen. Utställaren av säkerheten har bl.a. inte samma rätt till invändningar som ett försäkringsbolag har enligt försäkringsavtalslagen (se 10 kap. 14 §).

Mot denna bakgrund, och då försäkringsdirektivet inte föreskriver en rätt till direktkrav, gör regeringen bedömningen att det inte bör införas någon rätt till direktkrav i de fall redaren har fullgjort sin försäkringsskyldighet genom att ställa en säkerhet.

## 8 Befälhavaren ska medföra ett försäkringsbevis

**Regeringens förslag:** Befälhavaren ska ombord på fartyget medföra ett bevis om att redarens försäkringsskyldighet är fullgjord.

Regeringen ska bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om sådana bevis.

**Utredningens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens (se promemorian s. 60 f.).

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan några invändningar.

### Skälen för regeringens förslag

*Befälhavaren ska vara skyldig att medföra ett försäkringsbevis*

Enligt försäkringsdirektivet ska ett eller flera bevis om försäkring eller säkerhet medföras ombord på fartyget (artikel 6.1). Det framgår inte av direktivet vilket subjekt som ska vara ansvarigt för att beviset medförs ombord.

Varje fartyg ska ha en befälhavare, och det är befälhavaren som är högste ansvarige person på fartyget. Vissa av befälhavarens ansvarsområden framgår av 6 kap. sjölagen. Befälhavaren ska se till att fartyget är sjövärdigt och att det framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Det är även befälhavarens ansvar att känna till de

påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera och på de orter som det ska anlöpa. Ansvaret för att medföra ett certifikat rörande försäkring för oljeskador enligt 10 kap. sjölagen åligger befälhavaren.

Som utredningen föreslår bör befälhavaren även åläggas skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis.

### *Försäkringsbevisets innehåll*

Försäkringsbeviset ska styrka innehavet av en försäkring och ska vara utfärdat av försäkringsbolaget. Enligt artikel 6 ska beviset innehålla uppgift om fartygets namn, IMO-nummer och registreringshamn. Även fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe ska framgå, liksom försäkringens art och varaktighet. Slutligen ska beviset innehålla försäkringsbolagets namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats. Om det språk som används i försäkringsbeviset varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

Det centrala syftet med försäkringsbeviset är att styrka att redaren har fullgjort sin försäkringsskyldighet, dvs. att redaren har en försäkring (eller säkerhet) som täcker det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. sjölagen. Att detta ska framgå av beviset bör anges i lagtexten. Beviset ska, som redovisas ovan, därutöver innehålla ett antal detaljerade uppgifter om bl.a. försäkringsbolaget. Med hänsyn till uppgifternas karaktär framstår det som lämpligast att de ytterligare kraven på bevisets innehåll anges i förordningsform.

### *Beviset ska medföras ombord på fartyget*

Försäkringsbeviset ska enligt direktivet medföras ombord på fartyget. Det innebär att beviset ska finnas i fysisk form på fartyget. Motsvarande krav finns beträffande certifikat avseende försäkring för oljeskador (se 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen).

Utredningen anger att det, i vissa fall, är möjligt att verifiera via internet både att ett fartyg är försäkrat och försäkringens omfattning. Enligt vad utredningen erfarit varierar det dock i vilken form det finns möjlighet att ta del av säker information om en försäkring. Det är bl.a. beroende av vilken typ av försäkring som används. Utredningens uppfattning är att lagstiftningen måste lämna utrymme för en utveckling i riktning mot ökad användning av elektroniska dokument.

Som utredningen anför måste dock det ytterst avgörande vara att tillsynsmyndigheten kan genomföra sin kontroll. Transportstyrelsen har upplyst om att man i dagsläget saknar möjlighet att kontrollera elektroniska dokument. Regeringens uppfattning är därför att det tills vidare bör krävas att försäkringsbeviset medförs i fysisk form. Utvecklingen går dock i riktning mot ökad användning av elektroniska dokument. Det finns mot den bakgrunden anledning att återkomma till frågan.

## 9 Tillsyn och inspektion

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten ska vid sin inspektion undersöka om ett bevis om försäkring medförs ombord på fartyget. Vid inspektion av ett svenskt fartyg ska detta undersökas om förhållandena inte föranleder annat. Vid hamnstatskontroll av ett utländskt fartyg ska en sådan undersökning alltid göras.

**Utredningens förslag** överensstämmer i väsentliga delar med regeringens (se promemorian s. 75 f.).

**Remissinstanserna:** Förslagen tillstyrks eller lämnas utan några inläggningar.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Transportstyrelsen utför tillsynsförrättningar*

Tillsyn av fartyg utövas i huvudsak av Transportstyrelsen (jfr 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen, 2003:364). Tillsynen sker vid tillsynsförrättningar som utförs som besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller. Transportstyrelsens tillsynsansvar omfattar bl.a. fartyg och dess utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation. Tillsynen av utländska fartyg sker genom inspektioner.

#### *Hamnstatskontroll*

Hamnstatskontroll är den inspektion av utländska fartyg som utförs enligt hamnstatskontrolldirektivet. Normalt innebär inspektionen en kontroll av certifikat (jfr 5 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen). Enligt hamnstatskontrolldirektivet ska kontrollen göras på fartyg som anlöper hamn eller ankarplats. I princip samtliga inspektioner av utländska fartyg är att betrakta som hamnstatskontroller.

Med ankarplats menas i hamnstatskontrolldirektivet ett område i hamnen eller under hamnens jurisdiktion som inte är vid en kaj. Också den situationen, att en medlemsstat inspekterar ett fartyg som finns inom dess jurisdiktion men inte i en hamn, betraktas som en inspektion enligt direktivet (artikel 3.1 tredje stycket).

Transportstyrelsen är hamnstatskontrollmyndighet i Sverige enligt 5 kap. 1 och 9 §§ fartygssäkerhetslagen. Ett utländskt fartyg ska enligt 9 kap. 4 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillsyn inom sjöfartsområden (TSFS 2009:2) hållas tillgängligt för hamnstatskontroll när Transportstyrelsen kräver det.

#### *Att utländska fartyg medför ett försäkringsbevis ska kontrolleras vid varje inspektion*

Medlemsstaterna ska se till att det vid varje inspektion av ett utländskt fartyg i en hamn under dess jurisdiktion sker en kontroll, i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet, av att ett försäkringsbevis medförs ombord (artikel 5.1 i försäkringsdirektivet). Det behöver därför införas en

skyldighet för Transportstyrelsen att utföra sådana kontroller vid sina inspektioner i hamn enligt hamnstatskontrolldirektivet.

Regeringens förslag innebär att utländska fartyg som anlöper eller lämnar en tillägg- eller ankarplats eller som är verksamma på svenskt sjöterritorium också ska omfattas av försäkringsskyldigheten och därmed medföra ett försäkringsbevis ombord. Transportstyrelsens skyldighet att vid hamnstatskontroller undersöka försäkringsbevis bör omfatta också sådana utländska fartyg.

Att utländska fartyg ska kontrolleras även utanför hamn innebär en utvidgning i förhållande till vad direktivet kräver. Eftersom hamnstatskontroller endast undantagsvis sker utanför hamn, får dock utvidgningen små praktiska konsekvenser för Transportstyrelsens tillsynsansvar.

Försäkringsbeviset ska styrka att redaren har fullgjort sin försäkringsskyldighet. Kontrollen av försäkringsbeviset innebär alltså indirekt en kontroll av att försäkringsskyldigheten är uppfylld. Utredningen förslår att det vid inspektioner ska kontrolleras både att försäkringsskyldigheten fullgörs och att ett försäkringsbevis medförs ombord. Enligt regeringens uppfattning bör det normals vara tillräckligt att Transportstyrelsen kontrollerar att försäkringsbeviset medförs och innehåller de uppgifter som krävs, vilket är vad direktivet föreskriver.

Av 5 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen framgår vad Transportstyrelsen ska undersöka vid sin inspektion. De omständigheter som listas i paragrafen ska undersökas, om förhållandena inte föranleder annat. T.ex. kan kontroll av ett certifikat underlåtas om detta nyligen har skett. Enligt försäkringsdirektivet ska dock försäkringsbeviset kontrolleras vid varje inspektion enligt hamnstatskontrolldirektivet. Något utrymme att underlåta detta finns alltså inte.

En förutsättning för att försäkringsbeviset ska kunna kontrolleras är att detta uppvisas på begäran av Transportstyrelsen. I 5 kap. 17, 18 och 20 §§ fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser som kan tillämpas också på kontroll av försäkringsbevis. Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid förrättningen har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. Redaren och befälhavaren m.fl. är vidare skyldiga att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och de upplysningar som behövs. Som utredningen konstaterar finns därmed inget behov av särskilda bestämmelser med anledning av försäkringsdirektivet i den här delen.

Regeringen har med stöd av 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen bemyndigat Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar (se 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen, 2003:438). Regeringen delar utredningens bedömning att bemyndigandet är tillräckligt för att ge Transportstyrelsen möjlighet att meddela de ytterligare föreskrifter som kan behövas i anledning av kontroll av försäkringsbevis.

### *Kontroll av att svenska fartyg medför ett försäkringsbevis ska ske vid behov*

Försäkringsdirektivet uppställer krav på tillsyn av utländska fartyg. Det är dock lika viktigt att säkerställa att svenska fartyg uppfyller skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis ombord. Som utredningen föreslår bör det därför vid tillsynen av svenska fartyg kontrolleras att ett försäkringsbevis medförs ombord.

I ett avseende bör tillsynen ordnas annorlunda än för utländska fartyg. Som anges i det föregående finns det en generell möjlighet för Transportstyrelsen att vid inspektioner underlåta undersökning av ett visst förhållande, t.ex. om detta nyligen har skett (5 kap. 8 § fartygssäkerhetslagen). Det finns skäl att ha samma möjlighet till undantag när det gäller tillsynen av svenska fartyg i nu aktuella avseenden. Det framstår som onödigt betungande att kräva en undersökning om en sådan nyligen gjorts i en annan hamn. Undantagsvis kan det också hända att inspektionen av ett utländskt fartyg inte är att betrakta som hamnstatskontroll. Också i dessa fall bör det finnas samma möjlighet att underlåta undersökning.

Utredningen tar upp frågan om det finns anledning att möjliggöra att också Kustbevakningen ska kunna utöva tillsyn i de nu aktuella fallen (jfr 5 kap. 1 § andra stycket fartygssäkerhetslagen). Utredningen ser inte något sådant behov. Regeringen gör samma bedömning.

## 10 Utvisning och förbud att anlöpa hamn

**Regeringens förslag:** Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om utvisning av utländska fartyg från svensk hamn. Ett utvisningsbeslut ska kunna förenas med vite.

Beslut om anlöpsförbud eller utvisning ska gälla omedelbart om inte annat beslutas.

**Utredningens förslag** överensstämmer delvis med regeringens (se promemorian s. 82 f.). Utredningen föreslår dock att bemyndigandet ska utvidgas till att omfatta också den myndighet regeringen bestämmer. Det bemyndigande utredningen föreslår är vidare än det av regeringen föreslagna och innefattar föreskrifter om utvisning och förbud att anlöpa svensk tilläggs- eller ankarplats samt användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan invändning. *Transportstyrelsen* efterlyser att frågan om verkställighet av utvisningsbeslut och anlöpsförbud ska behandlas.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Utländska fartyg ska kunna utvisas från svensk hamn*

Om ett försäkringsbevis inte medförs ombord, får den behöriga myndigheten besluta om utvisning av (det utländska) fartyget (artikel 5.2 i

försäkringsdirektivet). Beslutet får dock inte påverka tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet, som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl. Ett beslut om utvisning ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. När ett sådant beslut har meddelats, ska alla medlemsstater neka det berörda fartyget tillträde till sina hamnar fram till dess att redaren visar upp ett försäkringsbevis.

I svensk rätt finns inte någon möjlighet att utvisa ett fartyg från hamn. Däremot kan ett utländskt fartyg förbjudas att anlöpa svensk hamn och svenska hamnar kan förbjudas att ta emot ett fartyg (7 kap. 7 § och 6 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen, se vidare 7 kap. 1, 1 a och 1 b §§ fartygssäkerhetsförordningen). Regleringen av i vilka fall anlöpsförbud kan meddelas omfattar dock inte direktivets krav på försäkringsbevis.

Det behöver alltså införas en möjlighet att utvisa ett utländskt fartyg som inte medför ett försäkringsbevis. Vidare behöver det införas en möjlighet att förbjuda tillträde till svenska hamnar för ett fartyg som har utvisats genom beslut i någon medlemsstat.

I 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen har getts ett bemyndigande till regeringen att meddela sådana föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn som följer av bl.a. ett direktiv. Det befintliga bemyndigandet ger regeringen möjlighet att meddela de föreskrifter om anlöpsförbud som krävs för att uppfylla direktivets krav (se prop. 2002/03:109 s. 110 f.). Däremot finns det inget bemyndigande som avser beslut om utvisning, vilket därför bör införas.

Till skillnad från utredningen gör regeringen bedömningen att bemyndigandet inte behöver omfatta övrigt svenskt sjöterritorium. Försäkringsdirektivet kräver endast utvisning från hamn och anlöpsförbud till hamn. I praktiken sker dagens tillsyn nästan uteslutande i hamn. En utökning av tillsynen till att omfatta också tilläggs- och ankarplatser samt övrigt svenskt sjöterritorium skulle medföra betydligt ökade kostnader för tillsynen. Det är enligt regeringens mening tveksamt om nyttan av en utökad tillsyn motiverar en sådan kostnadsökning för det allmänna. Det kan vidare konstateras att en utvidgning av utvisnings- och förbudsmöjligheterna skulle innebära en särreglering i förhållande till andra EU-stater. Sanktioner mot överträdelser av försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra ett bevis ombord kommer dock att finnas, se vidare kapitel 11.

I konsekvens med denna bedömning saknas det anledning att – som utredningen föreslår – utsträcka det straffrättsliga ansvaret för överträdelse av ett förbud att anlöpa hamn till att avse också tilläggs- eller ankarplats och verksamhet på svenskt sjöterritorium (jfr 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen).

Utredningen föreslår att bemyndigandet utvidgas till att omfatta också den myndighet som regeringen bestämmer. Det finns emellertid en bestämmelse om straffansvar som är kopplad till sådana förbud mot tillträde till hamn som grundar sig på bemyndigandet (se 8 kap. 1 § första stycket 3 fartygssäkerhetslagen). Eftersom en överträdelse av den straffrättsliga bestämmelsen kan leda till fängelse, anser regeringen att regleringen är av sådan karaktär och betydelse att förbuden bör beslutas med stöd av lag eller förordning.

Transportstyrelsen bör således kunna utvisa ett utländskt fartyg från svensk hamn och, liksom fallet är i dag, meddela ett anlöpsförbud

avseende svenska hamnar. På samma sätt som redan är fallet med anlöpsförbuden bör ett beslut om utvisning kunna förenas med vite.

Ett förbud att anlöpa hamn ska gälla till dess att redaren visar upp det försäkringsbevis som krävs. En bestämmelse som motsvarar direktivets krav finns i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen.

Liksom vid andra liknande ingripanden måste de ingripanden som görs i dessa fall stämma överens med internationell rätt och inte rikta sig mot fartyg på oskadlig genomfart. Det kan alltså inte bli aktuellt med ett ingripande mot ett fartyg som endast passerar svenskt sjöterritorium på väg från en utländsk hamn till en annan.

### *Åtgärder för att hindra överträdelse av ett utvisningsbeslut?*

*Transportstyrelsen* efterlyser klargöranden i frågan om verkställighet av anlöpsförbud och utvisningsbeslut och påpekar att myndigheten inte själv kan verkställa besluten.

I fartygssäkerhetslagen finns en skyldighet för ansvarig polismyndighet och Kustbevakningen att vid behov vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av ett förbud att anlöpa svensk hamn (6 kap. 9 §). Eftersom regeringens förslag om anlöpsförbud begränsas till hamn, är regleringen i fartygssäkerhetslagen tillräcklig för anlöpsförbuden.

Utredningen förslår inte någon motsvarande skyldighet för polismyndigheterna och Kustbevakningen att vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av ett utvisningsbeslut. Regeringen har ändå övervägt möjligheten att införa detta.

Från *Kustbevakningen* och *Rikspolisstyrelsen* har dock inhämtats att det skulle finnas en hel del praktiska problem med en sådan ordning. Kustbevakningen har pekat på säkerhetsrisker och svårigheter att bogsera ut ett fartyg utan befälhavarens medverkan, i synnerhet i hamnområden.

Regeringen ser för närvarande inte något behov av att införa ytterligare åtgärder för att förhindra överträdelse av ett utvisningsbeslut. I de allra flesta fall är det tillräckligt att *Transportstyrelsen* meddelar befälhavaren att myndigheten fattat beslut om utvisning, för att fartyget ska lämna hamnen. Under alla omständigheter torde möjligheten att förena beslutet med vite respektive hotet om straffrättsliga sanktioner (se avsnitt 11) medföra att fartyget lämnar hamnen utan dröjsmål. När väl fartyget lämnat hamnen, kan ett anlöpsförbud verkställas i enlighet med 6 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen. Möjligheterna till vite, straffsanktioner och anlöpsförbud säkerställer därför i tillräckligt hög grad det övergripande syftet med ett utvisningsbeslut, att utländska fartyg som inte medfört ett bevis om tillräcklig försäkring inte ska finnas i svenska hamnar.

*Transportstyrelsens* beslut om utvisning och förbud att anlöpa svensk hamn bör gälla omedelbart, om annat inte beslutas av myndigheten. Att beslut enligt fartygssäkerhetslagen gäller omedelbart framgår av 9 kap. 1 § i lagen. Paragrafen bör ändras så att detsamma gäller beslut enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 7 §, dvs. regeringens föreskrifter om beslut om utvisning och anlöpsförbud.

Som *Transportstyrelsen* konstaterar kan ett svenskt fartyg inte omfattas av ett beslut om utvisning eller anlöpsförbud. Regeringen delar *Transportstyrelsens* uppfattning att det även i förhållande till svenska

fartyg kan finnas ett behov av att ytterligare säkerställa en effektiv tillsyn, trots att det inte är ett krav enligt försäkringsdirektivet. Frågan kommer att behandlas på nytt när utredningen ser över vad som krävs för att Atenförordningen ska kunna tillämpas. Regeringen avser därför att återkomma i frågan vid hanteringen av utredningens förslag i den delen.

## 11 Ansvarsbestämmelser

**Regeringens förslag:** En redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en annan trygghande säkerhet, ska dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Det straffrättsliga ansvaret ska inte kunna utsträckas till den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

En befälhavare som uppsåtligen åsidosätter sin skyldighet att medföra ett försäkringsbevis ombord på fartyget, ska dömas till böter. Om gärningen är att anse som ringa, ska dock ansvar inte utdömas. Det straffrättsliga ansvaret ska kunna utsträckas till den som trätt i befälhavarens ställe.

**Utredningens förslag** överensstämmer till en del med regeringens (se promemorian s. 87 f.). Utredningen diskuterar frågan om straffansvaret för redaren respektive befälhavaren ska kunna utsträckas till annan person, men lämnar inte något förslag i den delen. Utredningens förslag innebär att en befälhavare kan dömas till ansvar också vid oaktsamhetsbrott. Dessutom innehåller utredningens förslag inget undantag från befälhavarens ansvar vid ringa fall.

**Remissinstanserna:** En kompletterande remittering av förslag till författningstext har gjorts till *Kustbevakningen*, *Rikspolisstyrelsen*, *Transportstyrelsen* och *Sjörättsinstitutet, Stockholms universitet*. I båda remitteringarna tillstyrker remissinstanserna förslagen eller lämnar dem utan några invändningar.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Sanktioner enligt försäkringsdirektivet*

Enligt försäkringsdirektivet ska medlemsstaterna, för tillämpningen av försäkringsskyldigheten enligt artikel 4.1, fastställa ett sanktionssystem för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande (artikel 7).

I kapitel 10 har föreslagits sanktioner mot utländska fartyg i form av utvisning och förbud att anlöpa hamn. Dessa sanktioner är dock inte heltäckande, framför allt eftersom de inte kan användas mot svenska fartyg. Kompletterande sanktioner behövs därför när det gäller försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis ombord på fartyget. Sanktionerna kan vara av straffrättslig karaktär eller av administrativ karaktär, såsom är fallet med sanktionsavgifter.

### *Sanktionsavgift eller straffansvar?*

En sanktionsavgift är en ekonomisk sanktion som åläggs en fysisk eller en juridisk person på grund av ett rättsstridigt beteende. Ansvaret är vanligtvis strikt, dvs. skyldigheten att betala en avgift uppkommer när ett regelbrott objektivt kan konstateras. Rent allmänt kan sägas att en sanktionsavgift ökar sannolikheten för att den som har brutit mot en rättsregel drabbas av en sanktion. Sanktionsavgifter har införts inom olika rättsområden där lagstiftaren har velat öka efterlevnaden av reglerna.

Sanktionsavgifter bör i och för sig kunna ses som en lämplig sanktion både vad gäller åsidosättande av försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis. I sjölagen har dock motsvarande skyldigheter när det gäller försäkring av ansvar för oljeskada sanktionerats genom straffansvar. Enligt 20 kap. 15 § sjölagen döms således en fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin försäkringsskyldighet enligt 10 kap. till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren. Om befälhavaren inte medför ett certifikat som visar att försäkringsskyldigheten avseende oljeskador är uppfylld ombord på fartyget, döms denne till böter.

Även om sanktionsavgifter är tänkbara i detta fall, väger intresset av ett enhetligt sanktionssystem i sjölagen över. Ett brott mot den nu föreslagna försäkringsskyldigheten (och skyldigheten att medföra försäkringsbevis) och ett brott mot försäkringsskyldigheten enligt 10 kap. sjölagen rör båda sjöfartsnäringen. Straffvärdet av ett åsidosättande av försäkringsskyldigheten i de olika situationerna är i hög grad jämförliga. Regeringen instämmer därför i utredningens förslag att straffansvar är den lämpligaste sanktionen.

### *Redaren ska ha ett straffrättsligt ansvar för sin försäkringsskyldighet*

Redaren är enligt regeringens förslag den som är skyldig att ha en försäkring. Följaktligen bör redaren ha det straffrättsliga ansvaret för ett åsidosättande av denna skyldighet.

Skyldigheten att hålla fartyget försäkrat för sjörättsliga skadeståndsanspråk är den centrala bestämmelsen i försäkringsdirektivet. När det gäller kravet på försäkring för oljeskador har fartygsägaren ett straffrättsligt ansvar också om skyldigheten åsidosatts av oaktsamhet (20 kap. 15 § första stycket sjölagen). Som utredningen föreslår bör ett straffansvar vid oaktsamhet införas också när det gäller nu aktuell försäkringsskyldighet.

Eftersom försäkringsskyldigheten inte föreslås kunna gälla annan än redaren, är det inte aktuellt att tillämpa bestämmelsen i 20 kap. 13 § sjölagen om straffansvar för den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget. Av tydlighetsskäl bör detta anges uttryckligen i lagen.

Som framgår har ett åsidosättande av den försäkringsskyldighet som nu är i fråga stora likheter med ett åsidosättande av försäkringsskyldigheten

enligt 10 kap. sjölagen. Påföljden och straffskalan bör därför vara desamma som enligt 20 kap. 15 §, dvs. böter eller fängelse i högst sex månader.

*Befälhavaren ska ha ett straffrättsligt ansvar för sin skyldighet att medföra ett försäkringsbevis ombord*

Skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis ombord på fartyget ska enligt regeringens förslag ligga på befälhavaren. Befälhavaren är den som är ytterst ansvarig ombord på fartyget och bör åläggas det straffrättsliga ansvaret för att skyldigheten uppfylls. Befälhavaren har redan detta ansvar avseende certifikat enligt 10 kap. sjölagen.

Till skillnad från vad som gäller för certifikat enligt 10 kap. avser befälhavarens ansvar inte bara att ett bevis medförs ombord. Befälhavaren ansvarar också för att beviset innehåller de uppgifter som anges i lag eller förordning. Redan mot denna bakgrund anser regeringen att befälhavarens ansvar bör begränsas till fall där denne kan anses ha åsidosatt sin skyldighet uppsåtligen.

Vissa av uppgifterna måste finnas i beviset för att det ska framgå att försäkringsskyldigheten är uppfylld. En del av uppgifterna är dock snarast av ordningskaraktär. Det framstår som mindre lämpligt att befälhavaren ska ha ett straffansvar om det saknas någon uppgift av liten betydelse samtidigt som det ändå framgår tydligt att fartyget omfattas av tillräcklig försäkring. Regeringen föreslår att ansvar inte ska utdömas om gärningen är att anse som ringa.

Befälhavarens försummelse att medföra ett försäkringsbevis ombord på fartyget bör anses vara mindre straffvärd än redarens underlåtelse att hålla fartyget försäkrat, varför endast böter bör ingå i straffskalan (jfr 20 kap. 15 § tredje stycket sjölagen).

Det är viktigt att skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis ombord uppfylls också i den situationen att den ordinarie befälhavaren inte kan fullgöra sina uppgifter. På vanligt sätt bör därför den som har trätt i befälhavarens ställe jämföras med befälhavaren när det gäller detta straffansvar.

## 12 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser m.m.

**Regeringens förslag:** De nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juli 2012.

**Regeringens bedömning:** Det krävs inte några övergångsbestämmelser.

**Utredningens förslag** är att de nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 april 2012 (se promemorian s. 101).

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har någon invändning mot förslaget eller bedömningen.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Försäkringsdirektivet skulle ha varit genomfört i svensk rätt senast den 1 januari 2012. Ikraftträdande bör därför ske så snart som möjligt. Regeringen gör bedömningen att de nya bestämmelserna kan träda i kraft den 1 juli 2012. Branschen får då också anses ha tillräckligt med tid att anpassa sig till förändringarna.

Bestämmelserna bör tillämpas från den dag de träder i kraft. Straffansvar bör enbart förekomma för gärningar begångna efter ikraftträdandet. Regeringen instämmer i utredningens bedömning att det inte behövs några övergångsbestämmelser.

## 13 Ekonomiska och andra konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Förslagen kommer att leda till att passagerarnas ställning stärks vid olyckor till sjöss.

Förslaget om försäkringsskyldighet innebär till viss del ökade kostnader för redarna. Kostnaderna är dock till stor del en omedelbar följd av att direktivets bestämmelser genomförs i svensk rätt. Förslaget kan antas befrämja konkurrensen.

Förslagen innebär vissa mindre kostnadsökningar för Transportstyrelsen, Kustbevakningen samt rättsväsendet. Dessa kommer dock inte att bli större än att de rymms inom ramen för de nuvarande anslagen.

**Utredningens bedömning** överensstämmer med regeringens (se promemorian s. 94 f.).

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna lämnar bedömningarna utan någon invändning. *Regelrådet* tillstyrker förslagen, men anser att konsekvensutredningen är bristfällig, eftersom det saknas en beskrivning av förslagens ekonomiska konsekvenser för berörda företag. *The Swedish Club* och *Skärgårdsredarna* efterlyser ytterligare utredning av de ekonomiska konsekvenserna och hur premienivåerna kommer att påverkas.

**Skälen för regeringens bedömning:** Genom förslaget om obligatorisk försäkring kan passagerarnas skadeståndsansättning garanteras i högre utsträckning än vad som är fallet i dag. Förslaget innebär därför att passagerarens ställning stärks vid olyckor till sjöss.

En stor majoritet av redarna har i dag en ansvarsförsäkring. *Skärgårdsredarna* har upplyst att samtliga deras medlemsfartyg (ca 350 stycken) är skyldiga att ha en ansvarsförsäkring. Kravet på obligatorisk försäkring kommer att innebära kostnadsökningar för det lilla fåtal redare för fartyg med en dräktighet om minst 300 som i dag inte har försäkrat sitt ansvar. Av större intresse är att den föreslagna försäkringsskyldigheten ska omfatta fordringar som orsakats av krig, inbördeskrig och terroristhandling. I dag omfattar sjörättsliga ansvarsförsäkringar (vanligtvis en P&I-försäkring) normalt sett inte dessa risker. Det innebär att många redare kommer att vara tvungna att utöka sin ansvarsförsäkring, vilket förmodligen leder till något ökade kostnader.

Det är svårt att uppskatta hur stora dessa kostnadsökningar blir. Det har upplysts att utredningen försökt att inhämta sådana uppgifter från branschen, men inte lyckats. De ökade kostnaderna är dock i huvudsak nödvändiga för att genomföra direktivets bestämmelser i svensk rätt. Det kan också antas att de ökade kostnaderna kommer att slås ut på passagerar- respektive lastägarkollektivet och därmed inte drabba redarna i slutändan. Påslaget för passagerare och lastägare kan förväntas bli litet i det enskilda fallet.

Premienivåerna för befintliga försäkringar kommer enligt regeringens bedömning inte att påverkas i någon större utsträckning av detta förslag, eftersom de i huvudsak styrs av risken för skada.

Regeringen har mot denna bakgrund inte ansett det behövt att inhämta ytterligare utredning om de ekonomiska konsekvenserna för berörda företag.

En ytterligare konsekvens av försäkringsskyldigheten är att den bidrar till att upprätthålla konkurrensen mellan redarna eftersom konkurrensen inte kan snedvridas av att vissa redare låter bli att ta en försäkring eller tar en bristfällig sådan. Vidare bidrar skyldigheten till att mindre sjövärdiga fartyg tas ur drift eftersom försäkringsbolagen kan antas vara obenägna att försäkra dessa.

De nya skyldigheterna för Transportstyrelsen, att vid inspektion undersöka om det medförs ett försäkringsbevis ombord samt att i förekommande fall besluta om utvisning och anlöpsförbud, kommer att innebära en viss kostnadsökning. Denna bedöms inte bli större än att den ryms inom ramen för de nuvarande anslagen.

De föreslagna straffansvarsbestämmelserna får i första hand antas ha en preventiv effekt. Polisens och åklagarmyndighetens kostnader för att ta fram utredning bedöms bli så begränsade att det inte finns behov av att de finansieras i särskild ordning. Domstolarna bedöms inte heller få märkbart fler mål med anledning av de aktuella bestämmelserna.

Kustbevakningen och polismyndigheterna kan i något fler fall behöva vidta åtgärder med anledning av beslut om anlöpsförbud. Dessa kan dock förutses bli så få, att det inte kommer att innebära någon större skillnad i arbetsbelastning eller kostnader.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att förslagen kommer att innebära endast en begränsad ökning av arbetsbördan för polis, Kustbevakningen, åklagare och domstolar. Bedömningen är vidare att de kostnadsökningar som kan förväntas uppstå inte är större än att de ryms inom den vanliga verksamheten hos de berörda myndigheterna och domstolarna. Genomförandet av de föreslagna lagändringarna bör alltså kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag.

# 14 Författningskommentar

## 14.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

### 2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paragrafen, som bl.a. anger vilka skepp som *ska* föras in i fartygsregistret, ändras så att beskrivningen av statsfartyg i tredje stycket överensstämmer med den i 7 kap. 2 § tredje stycket. Detta innebär inte någon ändring i sak. I övrigt justeras paragrafen språkligt.

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

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

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

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

Ett skeppsbygge får avregistreras för att föras över till fartygsregistrets skeppsdel utan samtycke enligt *tredje* stycket. För avregistrering av ett skepp

enligt 6 § första stycket 5 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborgenär som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten underrättat *borgenären* om avregistreringsgrunden.

Vid tidigare ändring i paragrafen har hänvisningen i fjärde stycket gjorts till andra stycket, i stället för till tredje stycket, vilket rättas till (se SFS 1997:266).

## **7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet**

### ***Försäkringsskyldighet***

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

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

- 1. används för någon annan verksamhet än transport,*
- 2. anlöper eller lämnar hamn, eller*
- 3. anlöper eller lämnar tillägg- eller ankarplats.*

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

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

Paragrafen, som är ny, genomför artiklarna 2, 3 och 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet). Redaren åläggs i paragrafen en försäkringsskyldighet som är allmän i den bemärkelsen att den inte är begränsad till vissa typer av transporter. Särskilda bestämmelser om försäkring avseende oljeskador och radiologiska skador finns i 10 kap. respektive i lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor. Paragrafen omfattar, liksom övriga bestämmelser i lagen, både havs- och inlandssjöfart. Övervägandena finns i avsnitt 6 och 7.

En redares sjörättsliga skadeståndsansvar är utformat som ett utvidgat principalansvar (se 1 §). Det har karaktären av ett driftsansvar, som är knutet till fartyget och inte till redarens egenskap av arbetsgivare. Ansvar innebär att redaren utan eget vållande svarar för de fel eller försummelser som begås av personer som på grund av anställning eller uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. De personer det rör sig om är fartygets befälhavare, medlemmar av besättningen och lotsar. Redaren kan också ha ett eget skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen (1972:207) och allmänna ersättningsrättsliga principer, t.ex. om strikt ansvar under vissa förutsättningar. Även andra bestämmelser i sjölagen kan vara av betydelse. Därtill kommer att det kan finnas ett sjörättsligt

ansvar på kontraktsrättslig grund, t.ex. vid transport av gods eller passagerare (13 och 15 kap.).

I fråga om ansvar i dessa fall är redaren enligt *första stycket* skyldig att ha en försäkring. Som redare betraktas den som utrustar och driver fartyget. I de allra flesta fall är fartygets registrerade ägare även redare, men det behöver inte vara så. Vid exempelvis s.k. bare boat-charter, dvs. när fartyget hyrs utan besättning, är den som hyr fartyget och anställer besättningen att anse som redare. De flesta rederier är företag. Hos större och medelstora rederier är det vanligt att olika uppgifter utlokaliseras på särskilda företag. Om redaren lägger ut all drift avseende ett fartyg på samma företag, torde detta företag få ses som redare. För det fall driften läggs ut på flera företag, sker det ofta under redarens samordnande ansvar. Vid partrederi är det huvudredaren som är skyldig att teckna försäkring. I fartygsregistrets skeppsdel framgår vem som är huvudredare (2 kap. 2 och 7 §§ fartygsregisterförordningen, 1975:927).

Så länge redaren har en försäkring, finns det inget som hindrar att den praktiska hanteringen av försäkringsfrågan lämnas åt någon annan, t.ex. ett separat företag.

I första stycket regleras försäkringsskyldigheten för svenska fartyg, dvs. fartyg som är berättigade att föra svensk flagg. Angående vilka fartyg som ska anses som svenska, se 1 kap. 1–1 b §§ och 2 kap. 1 §. Försäkringsskyldigheten gäller oavsett var det svenska fartyget befinner sig, alltså även utanför svenskt sjöterritorium.

Fartyg är en farkost med skrov och styrinrättning. Flyttbara plattformar omfattas (jfr 9 kap. 10 § tredje stycket), men däremot inte svävare utan skrov eller pråmar utan styrinrättning.

Inte alla svenska fartyg är försäkringsskyldiga, utan endast fartyg med en dräktighet över 300. Vad som avses med dräktighet framgår av fjärde stycket.

Paragrafen ger en skyldighet för redaren att försäkra sitt ansvar men förskriver inte ett visst slags försäkring. Det kan röra sig om en ansvarsförsäkring i form av en företagsförsäkring, men det är också möjligt med ansvarsförsäkring genom de ömsesidiga försäkringslösningar som finns på sjöfartens område (s.k. P&I-försäkringar). Som försäkring räknas även en betryggande självförsäkring, dvs. en självförsäkring som är lika god som en ordinär ansvarsförsäkring. Detta anges i lagtexten eftersom man med försäkring normalt inte avser självförsäkring. För att ett företag eller en kommun ska kunna uppfylla skyldigheten genom en självförsäkring krävs normalt att medel finns fonderade eller avsatta i ett separat företag, s.k. captivebolag.

I stället för försäkring kan redaren ställa en annan betryggande säkerhet. I uttrycket betryggande ligger att den skadelidande ska vara tillförsäkrad att utfå den ersättning som tillkommer denne. Säkerheten ska alltså vara sådan till form och värde att den räcker till för att ge full täckning för fordringarna och dessutom vara skyddad i händelse av konkurs. I praktiken måste det röra sig om en finansiell säkerhet, såsom en bankgaranti eller en borgen. En liknande reglering finns för oljeskador (se 10 kap. 12 och 13 §§).

Utgångspunkten är att försäkringen (eller säkerheten) ska täcka redarens ovan nämnda sjörättsliga ansvar, men försäkringsskyldigheten är inte obegränsad. Enligt försäkringsdirektivet ska försäkringen täcka

sjörättsligt skadeståndsanspråk med de begränsningar som följer av den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (begränsningskonventionen; artikel 4.3). Begränsningskonventionen har genomförts i 9 kap. Enligt paragrafen ska försäkringen därför täcka det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 1–4 §§, intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. Försäkringsskyldigheten styrs alltså av begränsningarna i 9 kap., både vad gäller vilka fordringar som ska omfattas och vilka belopp som ska täckas.

Försäkringen ska omfatta de fordringar som anges i 9 kap. 2 §. Försäkringsskyldigheten omfattar därmed bl.a. fordringar med anledning av person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. Däremot behöver försäkringen inte täcka sådana fordringar där rätt till ansvarsbegränsning saknas enligt begränsningskonventionen. Av 9 kap. 3 § framgår vilka fordringar som inte omfattas av ansvarsbegränsning. Således undantas från försäkringsskyldigheten bl.a. fordringar med anledning av sådan oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena, dvs. skador som orsakats av förorening genom beständig mineralolja (t.ex. råolja, eldningsolja och tjock dieselolja). Det innebär att ett oljetankfartyg behöver vara täckt av både en särskild försäkring för oljeskada och en försäkring för skador som anges i 9 kap. 2 §. Skador som orsakats av förorening genom bunkerolja och andra typer av olja än beständig mineralolja (t.ex. bensin) ska dock omfattas av försäkringen. Vidare undantas t.ex. fordringar med anledning av vissa radiologiska skador. I försäkringen kan undantag göras för sådana fall av eget vållande som avses i 9 kap. 4 §. Till skillnad från den liknande försäkringsskyldigheten för oljeskador i 10 kap. ska försäkringen också täcka skador orsakade av krig, inbördeskrig eller terroristhandling.

Försäkringsskyldigheten gäller bara upp till de belopp som följer av 9 kap. 5 §. Beloppen beror normalt på vilken typ av fordran det är fråga om och vilken dräktighet som fartyget har. För personskador på fartygets egna passagerare ska dock ett högsta belopp per passagerare knytas till det maximala antalet passagerare ett fartyg får transportera.

I ett avseende är försäkringsskyldigheten inte helt kopplad till rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. Fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader är inte föremål för ansvarsbegränsning, men omfattas ändå av försäkringsskyldigheten. Det handlar alltså om ränta och ersättning för rättegångskostnader i fråga om sådana fordringar för vilka försäkringsskyldighet gäller.

Hänvisningen till 9 kap. medför att försäkringen ska täcka redarens ansvar enligt svensk rätt. Till skillnad från 10 kap. finns alltså inget krav på täckning av ansvar enligt andra länders rättsordningar.

Försäkringsavtalslagen (2005:104) kan vara tillämplig på försäkringen, under förutsättning att internationellt privaträttsliga regler leder till att svensk rätt ska tillämpas. Eftersom det här rör sig om en skyldighet att ha en ansvarsförsäkring, har en skadelidande tredje man rätt att vända sig direkt till försäkringsbolaget med krav på ersättning enligt försäkringsavtalet (9 kap. 7 § första stycket 1 försäkringsavtalslagen). Det gäller även P&I-försäkringar, trots att ersättning annars normalt utges från P&I-klubben först sedan försäkringstagaren har betalat ersättning till den

skadelidande. Direktkravsrettens innehåll i det enskilda fallet är på vanligt sätt beroende av försäkringsavtalet.

Möjligheten till direktkrav kan finnas också vid självförsäkring, om redaren har uppfyllt sin försäkringsskyldighet genom en från redaren fristående juridisk person, till exempel ett captivebolag. I en sådan situation är captivebolaget normalt att anse som ett försäkringsbolag, och försäkringsavtalslagens regler om direktkrav blir tillämpliga. Om redaren däremot själv har valt att stå risken för skador, exempelvis genom att fondera medel, har den skadelidande naturligen ingen annan att rikta kravet mot än redaren.

En rätt till direktkrav enligt försäkringsavtalslagen finns enbart om redaren har en försäkring. Vid en finansiell säkerhet följer en liknande rätt för tredje man dock ofta av avtalet med den som ställt ut säkerheten. Exempelvis kan en borgensman ha åtagit sig ett ansvar gentemot tredje man såsom för egen skuld, vilket innebär att tredje man omedelbart kan vända sig mot borgensmannen, dvs. utan att först ha försökt utkräva sin fordran av redaren (10 kap. 9 § handelsbalken). Även bankgarantier ställs normalt ut till förmån för tredje man.

*Andra stycket* behandlar en redares skyldighet att ha försäkring eller annan betryggande säkerhet för ett utländskt fartyg, alltså ett fartyg som inte för svensk flagg. På samma sätt som enligt första stycket gäller detta för fartyg som har en dräktighet av 300 eller däröver. Skyldigheten omfattar till att börja med utländskt fartyg som på svenskt sjöterritorium används för någon annan verksamhet än transport. Den verksamhet som åsyftas är en verksamhet som medför att fartyget kvarstannar på svenskt sjöterritorium, t.ex. när fartyget lägger rör eller borrar i havsbotten här. Det innebär att ett utländskt fartyg inte omfattas av försäkringsskyldigheten om det bara passerar svenskt territorialhav eller inre vatten vid en transport med eller utan gods från en utländsk hamn till en annan utländsk hamn. Utländska fartygs rätt till oskadlig genomfart på territorialhavet enligt FN:s havsrättskonvention påverkas alltså inte av försäkringsskyldigheten.

Vidare omfattar försäkringsskyldigheten utländskt fartyg som på svenskt sjöterritorium anlöper eller lämnar hamn eller tilläggs- eller ankarplats. Såväl allmänna som privata hamnar omfattas. Med tilläggsplats avses ett fast föremål som fartyg kan lägga till vid. Ankarplatser i paragrafens mening är inte begränsade till de ankarplatser som är utmärkta på sjökorten. Alla platser där ett fartyg kastar ankar omfattas. Försäkringsskyldigheten gäller från det att fartyget anlöper hamnen eller tilläggs- eller ankarplatsen till dess att fartyget lämnar densamma.

Det ligger i sakens natur att de situationer som anges i uppräknningen i andra stycket i viss utsträckning kan överlappa varandra. Kraven på vad försäkringen ska omfatta är desamma som i första stycket. Det innebär alltså att försäkringen ska täcka redarens ansvar enligt svensk rätt.

I *tredje stycket* finns ett undantag från försäkringsskyldigheten. Fartyg som ägs eller brukas av den svenska staten eller en främmande stat och som används uteslutande för statsändamål undantas från skyldigheten. Brukas används här i samma betydelse som drivs, dvs. att staten är att anse som redare. Att fartygen ska användas uteslutande för statsändamål

innebär att de inte får användas för affärsdrift (jfr prop. 2009/10:231 s. 22 f. och Lagrådets yttrande s. 127).

I fjärde stycket finns en definition av vad som avses med ett fartygs dräktighet. Definitionen flyttas hit från 9 kap. 5 § 6.

En bestämmelse om straffrättsligt ansvar för den redare som åsidosätter sin skyldighet enligt första eller andra stycket finns i 20 kap. 13 § första stycket.

### **Försäkringsbevis**

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

*Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset.*

Paragrafen är ny och genomför artikel 6 i försäkringsdirektivet. Den innebär att fullgörandet av försäkringsskyldigheten ska kunna styrkas genom ett bevis. Övervägandena finns i avsnitt 8.

Enligt första stycket ska befälhavaren ombord på fartyget medföra ett bevis om att redarens försäkringsskyldighet enligt 2 § är fullgjord. Försäkringsskyldigheten kan enligt 2 § också uppfyllas genom att annan betryggande säkerhet ställs, och om så är fallet ska beviset visa detta. Syftet med regleringen är framför allt att underlätta Transportstyrelsens tillsyn. Med beviset kan det på ett enkelt sätt kontrolleras att det finns en försäkring. Tillsynen regleras i 5 kap. 8 a § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Skyldigheten att medföra beviset ombord ligger på befälhavaren. Befälhavaren är den ytterst ansvarige ombord på fartyget. I 6 kap. finns allmänna bestämmelser om befälhavarens skyldigheter. Förevarande paragraf kompletterar detta med en bestämmelse om att befälhavaren ska medföra ett försäkringsbevis.

Beviset ska visa att försäkringsskyldigheten är fullgjord. Det innebär att det normalt ska vara utfärdat av försäkringsbolaget; i fråga om en säkerhet blir det den som ställt ut säkerheten. Dokumentationen kan dock se olika ut. Den som utställt försäkringsbeviset kan vara en P&I-klubb eller ett s.k. captivebolag, i vilket ett rederi har försäkrat sitt ansvar. Vid försäkring i en P&I-klubb blir försäkringstagaren medlem i klubben och får i stället för ett försäkringsbrev ett medlemsbevis i form av ett s.k. "certificate of entry". Det kan i vissa fall också behövas flera bevis, beroende på hur försäkringsförhållandena är ordnade. Huvudsaken är att dokumentationen utvisar att försäkringsskyldigheten är fullgjord. Också vid självförsäkring krävs att det ställs ut ett bevis med motsvarande innehåll, dvs. i normalfallet ett intyg av behörig företrädare för redaren. Om säkerhet används, kan dokumentationen bestå av en kopia av en bankgaranti eller ett skriftligt borgensåtagande.

Beviset ska alltså visa att skyldigheten enligt 2 § är fullgjord, dvs. att redaren har en försäkring (eller säkerhet) som täcker det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. (se kommentaren till 2 §).

Beviset ska medföras ombord på fartyget. Det ska alltså finnas där i fysisk form. Det är inte tillräckligt att beviset finns tillgängligt för Transportstyrelsen på annan plats än ombord.

Regeringen ges i *andra stycket* ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om försäkringsbeviset. Av försäkringsdirektivet följer att vissa uppgifter ska framgå av beviset, t.ex. fartygets namn, försäkringens art och försäkringsbolagets namn.

En bestämmelse om straffrättsligt ansvar för den befälhavare som åsidosätter sin skyldighet enligt paragrafen finns i 20 kap. 13 § andra stycket.

En liknande reglering finns för certifikat om försäkring för oljeskador, se 10 kap. 12 § och 20 kap. 14 §.

## 9 kap. Om ansvarsbegränsning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning. Den ändras på så sätt att definitionen av vad som avses med dräktighet i sjätte punkten flyttas till nya 7 kap. 2 § fjärde stycket och ersätts med en hänvisning till den bestämmelsen.

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

rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

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

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

Paragrafen, som bl.a. reglerar ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg som ägs eller brukas av en stat, ändras så att definitionen av vilka fartyg som omfattas överensstämmer med den i 7 kap. 2 § tredje stycket. Detta innebär inte någon ändring i sak.

## 10 kap. Om ansvar för oljeskada

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

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om fartygsägares rätt att begränsa sitt ansvar för oljeskada. Den ändras redaktionellt på så sätt att det i första stycket första meningen hänvisas till 7 kap. 2 § fjärde stycket i stället för till 9 kap. 5 § 6.

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

Paragrafen upplyser om var det finns straffrättsliga ansvarsbestämmelser. Den ändras redaktionellt på så sätt att det hänvisas till 20 kap. 14 § i stället för till 20 kap. 15 §.

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

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena

och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

Paragrafen, som bl.a. undantar örlogsfartyg och andra fartyg som ägs eller brukas av en stat, ändras så att definitionen av vilka fartyg som omfattas överensstämmer med den i 7 kap. 2 § tredje stycket. Detta innebär inte någon ändring i sak.

## 16 kap. Om bärgning

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

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

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

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

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

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

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

1. fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta, eller
2. avtalet ingicks i samband med påmönstring och avser en viss bärgning.

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

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

Paragrafen, som bl.a. reglerar bärgarlön och möjligheten för staten att avstå från sådan, ändras så att definitionen av statsfartyg överensstämmer med den i 7 kap. 2 § tredje stycket. Detta innebär inte någon ändring i sak.

## 20 kap. Straffbestämmelser

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

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

Paragrafen, som är ny, behandlar redares och befälhavares straffansvar för det fall försäkringsskyldigheten åsidosatts respektive skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis inte fullgjorts. Paragrafen genomför artikel 7 i försäkringsdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 11.

I *första stycket* föreskrivs ett straffansvar för den redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller säkerhet enligt 7 kap. 2 §. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. När redaren är en juridisk person, gäller ansvaret den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt avseende.

Bestämmelsen om redarens ansvar är inte nationellt begränsad. Det innebär att ett sådant brott kan begås utomlands. Beträffande redare för utländska fartyg följer av hur försäkringsskyldigheten är konstruerad i 7 kap. 2 § att denna endast kan uppkomma om fartyget befinner sig på svenskt sjöterritorium. Ett eventuellt brott begås alltså i dessa fall inom riket. För brott begånget utanför Sverige av en utländsk redare föreligger enligt 2 kap. brottsbalken som huvudregel inte svensk domsrätt. Exempel när svensk domsrätt kan föreligga är om den utländske redaren har hemvist i Sverige eller, om redaren är medborgare i ett annat nordiskt land, finns här i landet.

Enligt *andra stycket* föreligger ett straffansvar för befälhavaren vid ett åsidosättande av skyldigheten enligt 7 kap. 3 § att medföra ett bevis om försäkringen ombord på fartyget. Påföljden är böter.

Befälhavarens straffansvar omfattar att det finns ett försäkringsbevis ombord och att detta har det innehåll som anges i 7 kap. 3 § och i de ytterligare föreskrifter som meddelats av regeringen med stöd av bemyndigandet i samma paragraf.

Det huvudsakliga syftet med beviset är att visa att redaren har fullgjort sin försäkringsskyldighet enligt 7 kap. 2 §. Det betyder att det av beviset ska framgå att fartyget omfattas av en försäkring som täcker det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. Situationen kan uppstå att det av beviset framgår att försäkringsskyldigheten är fullgjord men att det saknas någon eller några uppgifter av mindre betydelsefull karaktär. För bl.a. sådana fall har i stycket angetts att det i ringa fall inte ska dömas till ansvar.

Ett straffrättsligt ansvar för befälhavaren förutsätter att denne har agerat med uppsåt.

Av 20 kap. 16 § följer att det straffrättsliga ansvaret utsträcks till den som har trätt i befälhavarens ställe, t.ex. den främste av de närvarande styrmännen (jfr 6 kap. 7 §).

Inte heller bestämmelsen om befälhavarens ansvar är nationellt begränsad. Den är tillämplig också när en svensk befälhavare begår den straffbara gärningen utanför svenskt sjöterritorium. Svensk domsrätt

föreligger för brott på svenska fartyg såväl inom som utom svenskt sjöterritorium (jfr 2 kap. 3 § brottsbalken).

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

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

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

Paragrafens beteckning ändras från tidigare 15 § till nuvarande 14 §. Paragrafen justeras också språkligt.

**15 §** Om flera har medverkat till en gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff döms inte ut enligt denna lag om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Paragrafens beteckning ändras från tidigare 14 § till nuvarande 15 §.

**16 §** Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämställs med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget. *Detta gäller dock inte 13 § första stycket.*

I paragrafen jämställs med befälhavare den som trätt i befälhavarens ställe när det gäller straffbestämmelserna i 20 kap. Vidare jämställs med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget. Eftersom försäkringsskyldigheten enligt 7 kap. 2 § enbart åvilar redaren, utsträcks inte det straffrättsliga ansvaret till den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget. Genom en ny mening klargörs att en sådan tillämpning inte ska ske beträffande redarens ansvar enligt 13 §. Dessutom ändras paragrafens beteckning från tidigare 13 § till nuvarande 16 §. Övervägandena finns i avsnitt 11.

## **Ikraftträdandebestämmelser**

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Lagändringarna träder i kraft den 1 juli 2012 och tillämpas från och med det datumet. Det innebär att försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis ombord på fartyget ska vara uppfyllda från och med den dagen. Övervägandena finns i avsnitt 12.

## 14.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

### 5 kap. Tillsyn

*8 a § Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om ett bevis medförs ombord på fartyget enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009). Vid en hamnstatskontroll ska en sådan undersökning alltid göras.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om kontroll av skyldigheten enligt 7 kap. 3 § sjölagen att medföra ett försäkringsbevis. Den genomför artikel 5.1 i försäkringsdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Tillsyn utövas enligt 1 § av Transportstyrelsen. Tillsynen sker genom en tillsynsförretning, t.ex. besiktning eller inspektion. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn bl.a. när det gäller fartyg och dess utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation.

Av paragrafen framgår att det vid en sådan inspektion ska undersökas om befälhavaren har fullgjort skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis ombord på fartyget. Detta gäller alla svenska och utländska fartyg.

Inspektioner görs när Transportstyrelsen finner det motiverat (4 § andra stycket). Vid inspektion av svenska fartyg ska en kontroll av försäkringsbeviset göras om förhållandena inte föranleder annat. Det samma gäller beträffande sådana utländska fartyg som inte är föremål för en hamnstatskontroll. Det innebär att Transportstyrelsen i vissa fall har möjlighet att underlåta kontrollen, exempelvis när beviset nyligen kontrollerats. Vid hamnstatskontroll av utländska fartyg ska undantagslöst undersökas om ett försäkringsbevis medförs ombord på fartyget. Någon möjlighet att underlåta detta, t.ex. därför att beviset nyligen har kontrollerats, finns alltså inte vid en hamnstatskontroll.

Bestämmelserna i 17 och 18 §§ om verkställande av tillsynsförretningar är tillämpliga på inspektionen. Den som verkställer en inspektion eller biträder vid denna har alltså rätt att få tillträde till fartyget samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. Redaren och befälhavaren är enligt 20 § andra stycket också skyldiga att lämna Transportstyrelsen det bistånd och de upplysningar som behövs vid inspektionen.

I uppgiften att undersöka om det finns ett försäkringsbevis ombord ligger att Transportstyrelsen måste ta ställning till om den aktuella dokumentationen visar att försäkringsskyldigheten enligt 7 kap. 2 § sjölagen är fullgjord. Om dokumentationen uppfyller de krav som ställs på innehållet i ett försäkringsbevis enligt de föreskrifter som meddelats av regeringen med stöd av 7 kap. 3 § sjölagen, kan Transportstyrelsen naturligtvis normalt utgå från att dokumentationen också visar att försäkringsskyldigheten är fullgjord. Om det finns anledning att misstänka t.ex. att uppgifterna inte är riktiga eller giltiga, kan Transportstyrelsen dock behöva gå vidare i sin undersökning. I ett sådant fall kan Transportstyrelsen behöva kontakta utställaren av dokumentationen för att kontrollera hur förhållandena ser ut. Det kan också tänkas att Transportstyrelsen behöver närmare kontrollera omständigheter kring

utställaren, om misstanken är att denne saknar möjlighet att fullgöra sina åtaganden eller om det annars är oklart att försäkringen är tillräcklig. Vid självförsäkring kan det bli fråga om att kontrollera utdrag ur bokföring eller över banktillgodohavande.

Transportstyrelsen har enligt 7 kap. 6 § i denna lag och 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) getts bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar.

## **7 kap. Bemyndiganden**

### ***Utvisning från svensk hamn och förbud att anlöpa svensk hamn***

7 § Regeringen får meddela sådana föreskrifter om *utvisning från svensk hamn och förbud* för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett *beslut om utvisning respektive ett förbud att anlöpa hamn* får förenas med vite.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen. Den ändras så att bemyndigandet, förutom föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn, avser också sådana föreskrifter om beslut om sjörättslig utvisning som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Bestämmelsen genomför artikel 5.2 i försäkringsdirektivet. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Ett beslut om utvisning går ut på att fartyget ska lämna svensk hamn. En hamn är ett specificerat land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som underlättar kommersiella sjöfartstransporter. Hamninnehavaren ska göra en hamnskyddsplan, i vilken bland annat hamnens geografiska gränser anges (jfr 1 kap. 3 § och 3 kap. 3 § lagen om hamnskydd, 2006:1209).

Beslutet om utvisning får förenas med vite. Enligt 9 kap. 1 § gäller ett beslut om anlöpsförbud eller utvisning omedelbart, om inte annat beslutas. Vidare framgår av 6 kap. 9 § att bl.a. Kustbevakningen vid behov ska vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av ett anlöpsförbud. Någon motsvarande skyldighet att vidta åtgärder med anledning av ett beslut om utvisning finns inte. Ett beslut om utvisning innebär dock att ett anlöpsförbud ska meddelas för fartyget (se artikel 5.2 i försäkringsdirektivet).

I 8 kap. 1 § regleras straffrättsligt ansvar för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett anlöpsförbud som har meddelats med stöd av bemyndigandet i 7 kap. 7 §. Påföljden är böter eller fängelse i högst ett år. Om förbudet är förenat med vite, ska dock den som bryter mot det inte dömas till ansvar. Denna ansvarsbestämmelse omfattar även en överträdelse av ett förbud att anlöpa en hamn på grund av ett tidigare fattat utvisningsbeslut. Däremot omfattas inte en överträdelse av själva utvisningsbeslutet av straffbestämmelsen.

## **9 kap. Övriga bestämmelser**

**1 §** Ett beslut enligt *förordning (EG) nr 336/2006, enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 7 § denna lag* gäller omedelbart, om inte annat beslutas.

Paragrafen ändras så att beslut om utvisning respektive anlöpsförbud gäller omedelbart, om inte annat beslutas. Övervägandena finns i avsnitt 10.

### **Ikraftträdandebestämmelser**

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

Lagändringarna träder i kraft den 1 juli 2012 och tillämpas från och med det datumet. Från och med den dagen ska Transportstyrelsen vid sina inspektioner kontrollera att fartyg medför ett försäkringsbevis ombord. Övervägandena finns i avsnitt 12.

# Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>(3)</sup>,

av följande skäl:

- (1) Ett av syftena med gemenskapens sjöfartspolitik är att höja kvaliteten på handelssjöfarten, genom att förmå de ekonomiska operatörerna att agera på ett mer ansvarsfullt sätt.
- (2) Avskräckande åtgärder har redan införts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser( ).
- (3) Den 9 oktober 2008 antog medlemsstaterna ett uttalande där de enhälligt erkände vikten av att alla medlemsstater tillämpar 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.
- (4) Skyldigheten att vara försäkrad bör göra det möjligt att ge de drabbade ett bättre skydd. Det bör också bidra till att undermåliga fartyg försvinner och att konkurrensen mellan operatörerna återupprättas. I resolution A 898(21) uppmanade dessutom Internationella sjöfartsorganisationen medlemsstaterna att se till att fartygsägarna har tillräcklig försäkring.

<sup>1</sup> EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>2</sup> EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>3</sup> Europaparlamentets yttrande av den 29 mars 2007 (EUT C 27 E, 31.1.2008, s. 166), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 december 2008 (EUT C 330 E, 30.12.2008, s. 7) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (5) Om bestämmelserna i detta direktiv inte följs, bör detta rättas till. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (omarbetning)( ) föreskrivs redan kvarhållande av fartyg vid avsaknad av sådana certifikat som måste förvaras ombord. Det är emellertid lämpligt att göra det möjligt att utvisa ett fartyg som inte medför något försäkringsbevis. De närmare bestämmelserna om utvisningen bör göra det möjligt att rätta till förhållandena inom en rimlig tidsperiod.
- (6) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen inrättande och genomförande av lämpliga åtgärder på det sjöfartspolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

##### **Syfte**

I detta direktiv fastställs bestämmelser om vissa aspekter av fartygsägares skyldigheter i fråga om försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

#### *Artikel 2*

##### **Tillämpningsområde**

1. Detta direktiv ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ton.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och som endast används i statlig, icke kommersiell tjänst.
3. Detta direktiv ska inte påverka de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som förtecknas i bilagan.

### Definitioner

I detta direktiv avses med:

- a) *fartygsägare eller ägare till fartyg*: den registrerade ägaren till ett havsgående fartyg, eller varje annan person som är ansvarig för driften av fartyget, såsom den som hyrt fartyget utan besättning.
- b) *försäkring*: försäkring med eller utan självrisk, vilket exempelvis innefattar skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, och andra effektiva försäkringsformer (inklusive styrkt självförsäkring) och finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor.
- c) *1996 års konvention*: den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll.

### Artikel 4

#### Försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk

1. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg.
2. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg innehar en försäkring när fartyget anländer till en hamn under den medlemsstatens jurisdiktion. Detta ska inte hindra medlemsstaterna från att i överensstämmelse med internationell rätt kräva att denna skyldighet är uppfylld när sådana fartyg är verksamma inom deras territorialvatten.
3. Den försäkring som avses i punkterna 1 och 2 ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt 1996 års konvention. Försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt 1996 års konvention.

### Artikel 5

#### Inspektion, efterlevnad, utvisning från hamn och nekat tillträde till hamn

1. Varje medlemsstat ska se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med direktiv 2009/16/EG kontrolleras att ett försäkringsbevis enligt artikel 6 medförs ombord.
2. Om det försäkringsbevis som avses i artikel 6 inte medförs ombord får den behöriga myndigheten, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/16/EG som föreskriver kvarhållande av fartyg av

säkerhetsskäl, utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget, vilket ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. När ett sådant utvisningsbeslut har utfärdats, ska alla medlemsstater neka detta skepp tillträde till sina hamnar fram till dess att fartygsägaren visar upp det försäkringsbevis som avses i artikel 6.

### *Artikel 6*

#### **Försäkringsbevis**

1. Innehav av den försäkring som avses i artikel 4 ska styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget.
2. De försäkringsbevis som utfärdas av försäkringsgivaren ska innehålla följande uppgifter:
  - a) Fartygets namn, IMO nummer och registreringshamn.
  - b) Fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe.
  - c) Försäkringens art och varaktighet.
  - d) Försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats.
3. Om det språk som används i försäkringsbevisen varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

### *Artikel 7*

#### **Sanktioner**

För tillämpningen av artikel 4.1 ska medlemsstaterna fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

### *Artikel 8*

#### **Rapporter**

Kommissionen ska vart tredje år och för första gången före den 1 januari 2015 lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv.

### **Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 januari 2012. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

### *Artikel 10*

### **Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

### *Artikel 11*

### **Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

*På Europaparlamentets vägnar*  
H.-G. Pöttering  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
P. Nečas  
*Ordförande*

- 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.
- 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen).
- 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).
- 2007 års internationella Nairobikonvention om borttagning av vrak (vrakborttagningskonventionen).
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

## Sammanfattning av promemorian

Utredningen lämnar i denna promemoria förslag till hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägarers försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet) ska genomföras i svensk rätt.

Försäkringsdirektivet ingår i en rad av åtgärder för att stärka sjösäkerheten. Det huvudsakliga syftet med direktivet är att passagerarnas skadeståndsansättning ska kunna garanteras genom införandet av en obligatorisk ansvarsförsäkring.

I promemorian redovisas hur en obligatorisk ansvarsförsäkring bör regleras i sjölagen (1994:1009) och hur direktivets krav på försäkringsbevis bör uppfyllas. Det föreslås att inte bara svenska utan också utländska fartyg, om de är verksamma i Sverige, ska vara försäkrade. Utredningen analyserar i vilken utsträckning gällande svensk försäkringsrätt bör vara tillämplig på försäkringar enligt de nya reglerna, och utredningen föreslår vissa ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (FSF) för att genomföra direktivets krav på inspektion, efterlevnad, utvisning med mera.

### Bestämmelser för tillämpningsområdet

Försäkringsdirektivet innehåller generella minimibestämmelser som, med vissa undantag, tar sikte på alla typer av fartyg med en viss bruttodräktighet. Detta innebär att både passagerar- och lastfartyg omfattas av direktivet samt att medlemsstaterna i nationell lagstiftning har möjlighet att gå längre än direktivets krav.

Försäkringsdirektivet omfattar endast havsgående fartyg. Inom EU skiljer sig förhållandena åt för trafiken på de inre vattenvägarna och havssjöfarten och fartyg som trafikerar inre vattenvägar är ofta byggda på ett annat sätt än havsgående fartyg. Detta har lett till separata regelverk för de olika typerna av sjöfart. I Sverige gäller enhetliga bestämmelser oavsett sjöfarts typ. Det rör sig i praktiken inte heller sällan om samma slags eller till och med om samma fartyg som går i havs- och inlandssjöfart. Utredningen föreslår därför att bestämmelserna om försäkringsplikt ska gälla både havs- och inlandssjöfart.

Försäkringsplikten ska enligt direktivet omfatta fartyg med en bruttodräktighet av minst 300. Utredningen har ansett att det ligger ett betydande egenvärde i att ansluta sig till direktivets gräns i fråga om bruttodräktighet. Svenska särregler i detta avseende kan skapa olikformiga ekonomiska förutsättningar för redare från olika unionsstater. Av betydelse i denna fråga är att passagerarnas rätt till ersättning täcks av Atenförordningen, också när det gäller fartyg med en bruttodräktighet av mindre än 300. En förutsättning är emellertid att Sverige utnyttjar möjligheten i Atenförordningen att tillämpa förordningen även på fartyg av klass C, D och E. Ett ytterligare argument för att inte låta fartyg med en bruttodräktighet under 300 omfattas av försäkringsplikten är att skärpta förpliktelser skulle leda till försämrade förutsättningar för den svenska skärgårdstrafiken. Utredningen föreslår därför att försäkringsskyldigheten ska gälla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300.

Fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift ska i enlighet med direktivet undantas från försäkringsplikten. Utredningen föreslår därför att dessa fartyg inte ska omfattas av skyldigheten att vara försäkrade.

Utredningen föreslår att de generella bestämmelserna om försäkringsplikt, i likhet med vad som anges i direktivet, inte ska påverka försäkringskravet för fartyg som omfattas av reglerna om oljeskada i 10 kap. sjölagen.

### **Obligatorisk ansvarsförsäkring**

Försäkring definieras i direktivet som en försäkring med eller utan självrisk. Definitionen innefattar skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, företagsförsäkringar hos försäkringsbolag, samt andra effektiva försäkringsformer, såsom styrkt självförsäkring. Även finansiella säkerheter med liknande skyddsvillkor omfattas av begreppet försäkring.

Medlemsstaten ska enligt direktivet kräva att ägaren till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg. I svensk rätt har flertalet skyldigheter avseende ett fartyg kopplats till dess redare. Som huvudregel är fartygets ägare även redare. Med ”redare” avses normalt den som utrustar och håller ett fartyg i drift. Redaren är även ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Det är vidare redaren som har rätt att begränsa sitt ansvar enligt 9 kap. 1 § sjölagen. Enligt utredningens uppfattning, är det följdriktigt att lägga ansvaret för drift och försäkring på samma part. Redaren är den som i svensk rätt bäst motsvarar det rättssubjekt som i direktivet är skyldig att hålla fartyget försäkrat. Utredningen föreslår därför att skyldigheten att ha försäkring eller finansiell säkerhet ska gälla fartygets redare. Denna fördelning av ansvaret innebär inte nödvändigtvis att försäkringen av ett fartyg inte kan hanteras av ett managementbolag. Det väsentliga är att försäkringen tecknas eller att den finansiella säkerheten utställs på sådant sätt att det är redaren som har försäkringen för fartyget.

Enligt försäkringsdirektivet ska redaren för ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ha en försäkring som täcker sjörättsliga skadeståndsanspråk enligt begränsningskonventionen. Begränsningskonventionen har genomförts genom bestämmelser i 9 kap. sjölagen. Utredningen föreslår därför en skyldighet för redare för svenska fartyg att ha en försäkring eller finansiell säkerhet som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen. Försäkringen ska täcka de anspråk och belopp som anges i 9 kap. sjölagen för att vara tillräcklig. Redarens försäkring eller finansiella säkerhet måste även täcka fordringar som orsakats av krig, inbördeskrig, terroristhandling, bunkerolja, andra typer av olja än beständig mineralolja och vrakborttagning för att försäkringen ska anses vara tillräcklig.

Redaren för ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 är enligt direktivet skyldig att ha försäkring eller finansiell säkerhet, om fartyget anlöper svensk hamn. Ett fartyg kan av olika skäl inte alltid anlöpa en hamn. I vissa fall hindras fartyget av att hamnen inte är

tillräckligt djup eller att hamnen av utrymmesskäl inte har möjlighet att ta emot samtliga fartyg. Dessa fartyg kan av praktiska hänsyn istället hänvisas till en tilläggs- eller ankarplats. Utredningen föreslår därför att redaren för ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 är skyldig att ha försäkring eller finansiell säkerhet om fartyget anlöper svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats.

### **Försäkring av utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium**

Sverige kan enligt försäkringsdirektivet kräva att utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, som är verksamma i Sverige är försäkrade. En sådan bestämmelse måste stämma överens med internationell rätt.

Utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium utgör en potentiell risk för att orsaka en sjöfartsolycka. Att inte låta skyldigheten i fråga om försäkring eller finansiell säkerhet omfatta dessa fartyg kan innebära en inte obetydlig brist i de skadelidandes skydd. Utredningen föreslår därför att även utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, som är verksamma på svenskt sjöterritorium ska ha försäkring eller finansiell säkerhet. För att de fartyg som är på oskadlig genomfart inte ska omfattas av skyldigheten föreslår utredningen att kravet på försäkring eller finansiell säkerhet inte ska gälla om det strider mot internationell rätt.

### **Försäkringsbevis**

Innehavet av en försäkring ska enligt direktivet styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget. Försäkringsbeviset ska visa att en tillräcklig försäkring finns för fartyget och innehålla vissa i direktivet angivna uppgifter. Utredningen föreslår därför att befälhavaren på ett fartyg, som omfattas av skyldigheten att ha en försäkring eller finansiell säkerhet, ska ombord på fartyget medföra bevis som visar att skyldigheterna fullgjorts. Beviset ska ha utfärdats av försäkringsgivaren eller den som ställt ut säkerheten. Utredningen föreslår, med hänsyn till uppgifternas detaljerade karaktär, att de föreskrivna uppgifterna kan anges i förordningsform.

Eftersom direktivet öppnar för andra sätt att försäkra sig än genom en ansvarsförsäkring måste andra handlingar än traditionella försäkringsbrev accepteras som bevis om försäkring eller finansiell säkerhet. För att beviset eller bevisen ska kunna godkännas av tillsynsmyndigheten är emellertid det avgörande, enligt utredningens uppfattning, att dokumentationen verkligen innehåller samtliga de föreskrivna uppgifterna

Beviset eller bevisen ska enligt direktivet medföras ombord på fartyget. Det bör enligt utredningens mening vara upp till fartygets redare att avgöra på vilket sätt beviset ska medföras ombord på fartyget. Enligt utredningens uppfattning måste lagstiftningen lämna utrymme för en utveckling i riktning mot ökad användning av elektroniska dokument. Det ytterst avgörande är dock att inspektionsmyndigheten kan genomföra sin kontroll.

En möjlighet för den skadelidande att rikta sitt krav på skadestånd direkt mot försäkringsgivaren finns i 9 kap. 7 § första stycket försäkringsavtalslagen (2005:104) (FAL). En av förutsättningarna är att den försäkrade enligt lag eller annan författning är skyldig att ha ansvarsförsäkring som omfattar skadan. FAL tillämpas endast då den försäkrade tecknat en försäkring hos ett försäkringsbolag. Efter att försäkringsdirektivet genomförts i svensk rätt kommer det att finnas en skyldighet för redaren att enligt lag ha en ansvarsförsäkring. Utredningen gör därmed bedömningen att en skadelidande vid sjötransporter har en direktkravs rätt enligt FAL efter det att direktivet genomförts i svensk rätt vad gäller ansvarsförsäkringar som tecknats hos en P&I-klubb eller ett försäkringsbolag. I de fall en redare ställt finansiell säkerhet eller självförsäkrat genom ett captivebolag omfattas inte den skadelidande av direktkravs rätten i FAL.

Utredningens utgångspunkt är att det ska uppnås ett så starkt och effektivt skydd som möjligt för de skadelidande. Utredningen är således av den uppfattningen att den skadelidande vid sjötransporter bör ha en möjlighet att vända sig direkt mot försäkringsgivaren. Detta gäller även då redaren försäkrat sitt ansvar genom en finansiell säkerhet eller självförsäkrat genom ett captivebolag. Utredningen föreslår således en kompletterande bestämmelse till försäkringsdirektivet om direktkrav i en sådan situation.

En förenkling av tillämpningen, sammantaget med att det avseende de finansiella säkerheterna och självförsäkring måste införas en direktkravs rätt gör att utredningen föreslår att det bör införas en ny särskild bestämmelse om direktkrav i sjölagen. Lagstiftaren har nyligen, genom antagandet av den nya FAL, tagit ställning till hur en direktkravs rätt bör utformas. I lagstiftningsarbetet har en avvägning gjorts mellan å ena sidan den skadelidandes ställning och å andra sidan försäkringsbolagets och den försäkrades intressen. Utredningen föreslår därför att det i en särskild bestämmelse i sjölagen anges att när det finns en försäkring, vilket inkluderar viss form av självförsäkring, eller finansiell säkerhet får den skadelidande rikta krav direkt mot försäkringsgivaren eller utställaren av säkerheten i enlighet med bestämmelserna om direktkrav i FAL.

## Tillsyn och inspektion

Varje medlemsstat ska enligt försäkringsdirektivet se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet kontrolleras att ett försäkringsbevis medförs ombord. Direktivets krav på en kontroll av bevis om försäkring eller finansiell säkerhet innebär, enligt utredningens mening, indirekt också en kontroll av försäkringsskyldigheten.

Hamnstatskontroll genomförs i form av en inspektion. I Sverige är Transportstyrelsen hamnstatskontrollmyndighet. För att uppfylla direktivets krav föreslår utredningen att det vid en inspektion i form av en hamnstatskontroll undantagslöst ska kontrolleras att ett fartyg har en försäkring eller en finansiell säkerhet och att ett bevis därom medförs ombord på fartyget.

Försäkringsdirektivet uppställer endast krav på att försäkringsbevis på utländska fartyg ska kontrolleras i hamn. Det förhållande att utredningen har föreslagit att försäkringsplikten ska omfatta svenska fartyg samt utländska fartyg som angör en tilläggs- eller ankarplats eller som är verksamma på svenskt sjöterritorium innebär dock, enligt utredningens mening, att det måste finnas en möjlighet till inspektion av dessa fartyg i syfte att kontrollera att de har försäkring, finansiell säkerhet och ett bevis som visar att skyldigheten fullgjorts. Utredningen föreslår därför att det även vid andra inspektioner än vid hamnstatskontroll ska undersökas om dessa skyldigheter fullgörs. Tillsynsmyndigheten har dock avseende dessa inspektioner i vissa fall möjlighet att underlåta en sådan kontroll.

### **Utvisning och förbud att anlöpa hamn m.m.**

Om ett giltigt försäkringsbevis inte medförs ombord får den behöriga myndigheten enligt försäkringsdirektivet utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget. I svensk rätt finns det inte några regler om utvisning. Utredningen föreslår därför att utvisning ska kunna ske av utländska fartyg från svenskt sjöterritorium. Ett sådant beslut ska grundas på att fartyget inte har en tillräcklig försäkring eller finansiell säkerhet. Utvisningsbeslutet kan även grundas på att ett fartyg inte medför ett bevis om att skyldigheterna i fråga om försäkring eller säkerhet fullgjorts samt att ett sådant bevis inte innehåller erforderliga uppgifter.

Ett utvisningsbeslut får inte enligt försäkringsdirektivet påverka tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl. Bestämmelserna i hamnstatskontrolldirektivet om förbud mot resa har genomförts genom reglerna i 6 kap. FSL. Utredningen föreslår därför att ett beslut om utvisning inte får meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ FSL.

Ett beslut om utvisning ska enligt direktivet anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i svensk rätt och utredningen föreslår därför att en sådan bestämmelse ska intas i FSF.

I försäkringsdirektivet kopplas ett nekat tillträde till hamn på beslutet om utvisning. Detta görs genom att medlemsstaterna efter att ett utvisningsbeslut utfärdats i ett land som är medlem i EU ska neka det fartyg som utvisats tillträde till hamn fram till dess att fartygsägaren visar upp ett giltigt försäkringsbevis. Kravet på försäkring eller finansiell säkerhet gäller enligt utredningens förslag även utländska fartyg som anlöper svensk tilläggs- eller ankarplats eller utövar verksamhet på svenskt sjöterritorium. Utredningen föreslår därför att tillsynsmyndigheten ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning på grund av avsaknad av försäkring, finansiell säkerhet eller bevis om försäkring eller säkerhet fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU.

Medlemsstaterna ska enligt försäkringsdirektivet fastställa ett sanktions-system för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. För att inskräpa vikten av att redaren har en försäkring eller finansiell säkerhet samt att förekomsten av en försäkring eller finansiell säkerhet ska kunna kontrolleras genom att ett bevis medförs ombord på fartyget bör dessa skyldigheter sanktioneras genom straffansvar.

Utredningen föreslår att en redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Utredningen föreslår att en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet döms till böter. Befälhavaren är den högsta ansvariga personen på ett fartyg. Det är befälhavarens ansvar att känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera och på de orter som det ska anlöpa. En försummelse att inte medföra ett sådant bevis får enligt utredningens mening anses utgöra en ordningsförseelse, varför endast böter bör ingå i straffskalan.

Enligt 8 kap. 1 § FSL döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § FSL mot tillträde till hamn till böter eller fängelse i högst ett år. Denna ansvarbestämmelse kommer, enligt utredningens bedömning, att omfatta även den situation att det uppsåtligen eller av oaktsamhet sker ett åsidosättande av Transportstyrelsens förbud att anlöpa en hamn på grund av ett tidigare fattat utvisningsbeslut. Det bör enligt utredningens uppfattning även vara straffsanktionerat att bryta mot ett tillträdsförbud som avser tilläggs- och ankarplats samt ett förbud mot att bedriva verksamhet på svenskt sjöterritorium.

1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att rubriken till 7 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 7 kap. 2–5 §§ och 20 kap. 16 §,

dels att rubriken närmast före 7 kap. 1 § ska lyda ”Redarens ansvar”,

dels att det ska införas nya rubriker närmast före 7 kap. 2 §, 3 §, 4 § och 5 § av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

**7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar**

*Föreslagen lydelse*

**7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsplikt**

*Försäkringsplikt*

2 §

*Redaren för ett svenskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§.*

*Vad som sägs i första stycket gäller även redaren för ett utländskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, om fartyget på svenskt sjöterritorium*

*1. används för verksamhet,*

*2. anlöper eller lämnar hamn, eller*

*3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats. Detta gäller dock inte om kravet på försäkring eller finansiell säkerhet strider mot internationell rätt.*

*Vad som sägs i första och andra styckena gäller inte fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Försäkringsplikten enligt första och*

<sup>1</sup> Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

andra styckena omfattar inte sådana krav som anges i 10 kap. Bilaga 3

### *Försäkringsbevis*

#### *3 §*

*Befälhavaren på ett fartyg, vilket omfattas av skyldigheten att ha en försäkring eller finansiell säkerhet enligt 2 §, ska ombord medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som visar att skyldigheten fullgjorts. Beviset ska vara utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt ut säkerheten.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om innehållet i beviset.*

### *Direktkrav mot försäkringsgivaren*

#### *4 §*

*När det finns en sådan försäkring som avses i 2 §, får den skadelidande rikta krav direkt mot försäkringsgivaren i enlighet med bestämmelserna om direktkrav i försäkringsavtalslagen (2005:104).*

*Vad som föreskrivs i försäkringsavtalslagen om direktkrav tillämpas också i fråga om sådan finansiell säkerhet som avses i 2 §.*

### *Sanktioner och tillsyn*

#### *5 §*

*Bestämmelser om sanktioner och tillsyn avseende skyldigheterna enligt 2 och 3 §§ finns i 20 kap. 16 § och i fartygssäkerhetslagen (2003:364).*

## **20 kap.**

### *16 §*

*En redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ha en försäkring eller en*

*finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor enligt 7 kap. 2 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.* Bilaga 3

*En befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 3 §, döms till böter.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2012.

## 2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 7 kap. 7 § och 8 kap. 1 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 8 a §, dels att rubriken närmast före 7 kap. 7 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **8 a §**

*Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas*

*1. om skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) fullgörs,*

*2. om bevis om försäkring eller finansiell säkerhet medförs ombord på fartyg enligt 7 kap 3 § sjölagen.*

*Vid en inspektion i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll<sup>2</sup> gäller, i stället för bestämmelserna i första stycket, att det ska undersökas om skyldigheterna enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen fullgörs.*

### **7 kap. Förbud att anlöpa svensk hamn**

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något

### **7 kap. Utvisning och förbud att anlöpa svensk hamn m.m.**

#### **7 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter om utvisning och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats eller användas för

<sup>1</sup> Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

<sup>2</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016.

internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite.

*verksamhet på svenskt sjöterritorium* som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. *En sådan föreskrift måste stämma överens med internationell rätt.* Ett sådant förbud får förenas med vite.

## 8 kap.

### 1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn,

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, *skall* den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn, *tilläggs- eller ankarplats eller mot användning för verksamhet på svenskt sjöterritorium,*

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11 eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, *ska* den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2012.

3 Förslag till förordning om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009)

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

**1 §** Det bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som avses i 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009) och som utfärdas av försäkringsgivaren eller den som ställt ut säkerheten ska innehålla uppgift om

1. fartygets namn, IMO-nummer och registreringshamn,
2. redarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe,
3. försäkringens eller säkerhetens art och varaktighet och
4. försäkringsgivarens eller utställarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats eller säkerheten har ställts.

**2 §** Om det språk som används i beviset om försäkring eller finansiell säkerhet varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2012.

<sup>1</sup> Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438),

dels att 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 7 kap. 1 c § och 1 d §, med följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **7 kap.**

##### *1 c §*

*Om ett utländskt fartyg inte har försäkring eller finansiell säkerhet eller om det ombord på fartyget inte medförs något bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen (1994:1009), ska Transportstyrelsen utvisa fartyget från svenskt sjöterritorium. Ett beslut om utvisning får inte meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364).*

*Transportstyrelsen ska anmäla ett sådant beslut till Europeiska kommissionen, övriga medlemsstater inom Europeiska unionen och den berörda flaggstaten.*

##### *1 d §*

*Transportstyrelsen ska förbjuda ett utländskt fartyg att anlöpa svensk hamn eller svensk tilläggs- eller ankarplats eller förbjuda att fartyget används för verksamhet på svenskt sjöterritorium, om det i ett land som är medlem i Europeiska unionen har fattats ett beslut om utvisning av fartyget, därför att det saknas försäkring, finansiell säkerhet eller bevis om*

<sup>1</sup> Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

*försäkring eller finansiell säkerhet enligt de bestämmelser som innebär ett genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk<sup>2</sup>.*

## 2 §

Ett förbud som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp.

Ett förbud som har meddelats enligt 1 b § ska bestå till dess att den myndighet som har utfärdat förbudet häver det i enlighet med artikel 16.2 och 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll.

Ett förbud som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 *eller 1 d §* ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2012.

<sup>2</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Justitiekanslern, Domstolsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Finansinspektionen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, SEKO-Sjöfolk, Sjöassuradörernas förening, (Försäkringsförbundet) Sjöbefälsförbundet, Sjörättsinstitutet, Stockholms universitet, Svenska sjörättsföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges dispaschör, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges Redareförening, SWEREF, Skärgårdsredarna, Sveriges Ångfartygs Assuransförening, Swedish Club, Svenska Bankföreningen och Regelrådet.

## Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 5

Efter remiss har yttranden över förslag till författningstext avgetts av Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Transportstyrelsen och Institutet för sjö- och transporträtt, Stockholms universitet.