



## **Lag om ändring i sjölagen (1994:1009);**

utfärdad den 13 maj 2015.

Enligt riksdagens beslut<sup>1</sup> föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)<sup>2</sup>

*dels* att 15 kap. 1 a och 2 §§ ska upphöra att gälla,  
*dels* att rubrikerna närmast före 15 kap. 4 och 17 §§ ska utgå,  
*dels* att nuvarande 15 kap. 1, 3, 4–28, 29 och 30 §§ ska betecknas 15 kap. 5, 4, 6–30, 35 och 36 §§,  
*dels* att 3 kap. 25 §, 7 kap. 2 och 2 a §§, 9 kap. 5 §, de nya 15 kap. 4–30 §§, den nya 15 kap. 35 § och den nya 15 kap. 36 §, 19 kap. 1 § och 21 kap. 4 § och rubriken till 15 kap. ska ha följande lydelse,  
*dels* att rubriken närmast före nuvarande 15 kap. 29 § ska sättas närmast före den nya 15 kap. 35 §,  
*dels* att det ska införas nio nya paragrafer, 15 kap. 1–3 och 31–34 §§, 20 kap. 14 a § och 21 kap. 6 a §, och närmast före 15 kap. 6, 19 och 31–34 §§ nya rubriker av följande lydelse.

### **3 kap.**

**25 §** Om det inte finns något hinder enligt 24 §, ska inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling.

### **7 kap.**

**2 §<sup>3</sup>** 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 §. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare ska dock försäkringen eller säkerheten täcka ansvaret intill ett belopp om 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. Som försäkring anses också en betryggande självförsäkring. Försäkringen eller säkerheten ska även täcka fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader.

<sup>1</sup> Prop. 2014/15:95, bet. 2014/15:CU16, rskr. 2014/15:186.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av 15 kap. 1 a § 2014:1352.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2012:353.

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 uteslutande för statsändamål.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningsskonvention (SÖ 1979:6). Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

**2 a §<sup>4</sup>** Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §. Skyldigheten gäller inte heller sådana anspråk på ersättning som omfattas av transportörens skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller enligt artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

## 9 kap.

**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 250 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 3,02 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

- för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1 208 SDR,
- för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR, och
- för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den utsträckning de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

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

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

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

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

## 15 kap. Om transport av passagerare och resgods

1 § Detta kapitel innehåller bestämmelser om transport av passagerare och resgods.

Kapitlet tillämpas i den utsträckning en fråga inte regleras av

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

2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, eller

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

2 § Förordning (EG) nr 392/2009, i den ursprungliga lydelsen, ska även tillämpas på en transport inom Sverige med ett fartyg som har en annan fartygsklass än A eller B och som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.

Vid en transport som avses i första stycket gäller dock inte

1. ansvaret för transportören vid en händelse enligt artikel 3.1 b i bilaga I till förordningen,

2. skyldigheten för transportören att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet för ansvar enligt punkt 2.2 i bilaga II till förordningen, eller

3. kravet på certifikat enligt artikel 4a i bilaga I till förordningen.

3 § Bestämmelser som kompletterar förordning (EG) nr 392/2009 och 2002 års Atenkonvention finns i 31–34 §§, 20 kap. 14 a § och 21 kap. 6 a §. Sådana bestämmelser finns också i 5 kap. 8 a § och 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Bestämmelserna tillämpas även för en transport som avses i 2 §.

4 § Om någon som varken är passagerare eller anställd hos transportören eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och då tillfogas skada av det slag som avses i 19 eller 20 §, ska bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för transportören tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

5 § I detta kapitel avses med

*transportör*: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med ett fartyg transportera passagerare eller passagerare och resgods,

*passagerare*: den som transporteras eller ska transporteras med ett fartyg enligt ett avtal om passagerartransport samt den som med transportörens sam-

tycke följer med fordon eller levande djur som transporteras enligt ett avtal om godstransport,

*resgods*: varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerarens räkning, under förutsättning att transporten inte sker enligt certeparti, kosossement eller något annat dokument som brukar användas vid godstransport, och

*handresgods*: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på något annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet i eller på sitt fordon.

## | Transporten

**6 §** Transportören ska se till att fartyget är sjövärdigt, vilket också innefattar att fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt att passageraren och resgodset transporteras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Transportören ska även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte transporteras på däck.

Deviation får göras endast för att rädda personer eller bärga fartyg eller gods eller av någon annan skälig anledning.

**7 §** Om transportavtalet gäller ett bestämt fartyg, får transportören inte utföra transporten med något annat fartyg.

**8 §** Om transportavtalet avser en bestämd person, får den personen inte överlåta sin rätt enligt avtalet till någon annan. Sedan resan har påbörjats får överlåtelse inte ske, även om avtalet inte avser en bestämd person.

Första stycket gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

**9 §** Passageraren är skyldig att följa föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem ska även tillämpas i fråga om passagerare.

**10 §** Passagerare får ta med sig resgods i skälig omfattning.

Om passageraren känner till att hans eller hennes resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, ska passageraren före resans början upplysa transportören om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Om resgods är av sådan beskaffenhet som nu har sagts, ska detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar.

**11 §** Transportören har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Om sådant resgods har tagits ombord utan att transportören kände till dess beskaffenhet, får transportören efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller om resgodset, efter att ha tagits ombord med transportörens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

**12 §** Har resgods orsakat skada för transportören eller skada på fartyget, är passageraren ersättningsskyldig, om skadan beror på att passageraren eller någon som passageraren svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försumelse.

**13 §** Transportören är inte skyldig att lämna ut något annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalat för resan och för kost eller andra tjänster under resan. Om passageraren inte betalar, får transportören lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att transportörens krav och förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

**14 §** Om transportavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör transportörens skyldighet att utföra transporten.

Om fartygets avgång från den ort där resan ska börja blir väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.

**15 §** Om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätter, eller om fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, ska transportören se till att passageraren och passagerarens resgods transporterats till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Om transportören inte gör det, har passageraren rätt att häva avtalet.

Om passageraren måste uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, ska transportören på lämpligt sätt sörja för passagerarens uppehälle och bära kostnaden för detta.

**16 §** Om passageraren inte påbörjar resan eller avbryter den, ska det avtalade biljettpriset ändå betalas. Om passageraren har insjuknat eller det finns någon annan skäligen anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och transportören har underrättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, ska detta dock sättas ned med ett skäligt belopp, om transportören har medfört en annan passagerare i hans eller hennes ställe eller på något annat sätt har begränsat eller borde ha kunnat begränsa sin skada.

**17 §** Om det visar sig, sedan ett transportavtal har träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller något annat väpnat våld eller att en sådan fara har ökat väsentligt, har vardera parten rätt att frånträda avtalet. Rätten gäller även om resan har börjat. Om avtalet frånträds, ska vardera parten bära sin kostnad och skada.

**18 §** Om passageraren avbryter resan på grund av ett förhållande som avses i 16 § första stycket andra meningen eller om avtalet hävs enligt 15 § eller, sedan resan har börjat, enligt 17 §, ska biljettpriset sättas ned. Förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader ska då beaktas.

Om transportören har tagit emot betalning utöver vad han eller hon har rätt till enligt första stycket, ska transportören betala tillbaka överskottet.

### Transportörens ansvar

**19 §** Transportören är ansvarig för personskada som drabbar passageraren på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passageraren försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

**20 §** Transportören är ansvarig för skada till följd av att resgodis går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgodiset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodiset på bestämmelseorten.

Transportören är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om transportören har tagit emot egendomen för säker förvaring.

**21 §** Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 19 eller 20 §, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

**22 §** För att gå fri från ansvarighet måste transportören visa att en skada som avses i 19 eller 20 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgodis gäller dock detta endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

**23 §** Transportörens ansvarighet ska vid personskada inte överstiga 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen ska betalas ut som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare ska ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgodis ska ansvarigheten inte överstiga

- 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgodis,
- 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som transportören har tagit emot för säker förvaring,
- 10 000 SDR för varje fordon, och
- 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgodis.

Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.

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

Transportören kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

**24 §** Transportören har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk, nämligen

1. 150 SDR för varje fordon som skadas,
2. 20 SDR för en annan resgodsskada, och
3. 20 SDR för en skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket ska ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 23 § prövas.

**25 §** Transportören har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 23 och 24 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att transportören själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

**26 §** Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av transportörens ansvarighet gäller även om talan mot transportören inte grundas på transportavtalet.

**27 §** Om transporten helt eller delvis utförs av någon annan än transportören, är transportören dock ansvarig som om transportören själv hade utfört hela transporten. Detta kapitel gäller då i tillämpliga delar.

Om den andre utför transporten med fartyg, är denne ansvarig för sin del av transporten enligt samma regler som gäller för transportören. Har transportören åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapitel, är den som utför transporten inte bunden av detta, om denne inte skriftligen har samtyckt till det.

I den utsträckning både transportören och den som avses i andra stycket är ansvariga, svarar de solidariskt.

**28 §** Om talan förs mot någon som transportören svarar för enligt 27 § eller 7 kap. 1 §, har denne rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som transportören. De ersättningsbelopp som transportören och de personer som transportören svarar för ska betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 23 §.

Första stycket gäller inte till förmån för den som visas ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

**29 §** Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller passagerarens rättsinnehavare eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

**30 §** Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om transport av passagerare och resgods samt om möjligheten att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

**| Försäkringsskyldighet för vissa utländska fartyg**

**31 §** Artikel 4a.1 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009, i den ursprungliga lydelsen, och artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention ska tillämpas även på en transport med ett utländskt fartyg från en annan stat än som avses där, om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn.

För en transport som avses i 2 § gäller första stycket med de begränsningar som följer av 2 § andra stycket 1 och 2.

**| Certifikat och försäkringsbevis**

**32 §** Befälhavaren ska se till att det ombord på fartyget finns ett sådant certifikat som ska medföras enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009, i den ursprungliga lydelsen, eller artikel 4a.5 eller 4a.15 i 2002 års Atenkonvention.

Vid en transport som avses i 2 § ska befälhavaren ombord på fartyget i stället medföra ett bevis om att transportörens skyldighet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen, med de begränsningar som följer av 2 § andra stycket 1 och 2, är fullgjord.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset som avses i andra stycket.

**| Avgift vid certifiering**

**33 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat enligt förordning (EG) nr 392/2009.

**| Sanktioner när information inte lämnas**

**34 §** Om information inte lämnas enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 392/2009, i den ursprungliga lydelsen, ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas, med undantag av 29–36 §§ om marknadsstörmingsavgift. Sådan information ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket den lagen.

**35 §** Bestämmelserna i 9 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 12–29 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga.

Vid en transport inom Sverige gäller det som följer av andra stycket i fråga om passagerarens rättigheter enligt 19–29 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena, oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

**36 §** Trots 35 § får transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan passageraren går ombord och efter det att han eller hon har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyget och land som omfattas av biljettpriset el-



ler som utförs med ett transportmedel som transportören ställer till förfogande.

I fråga om handresgodts som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan transportören förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av transportören medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av transporten ska utföras av någon annan än transportören, får transportören, om den andre är namngiven, förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av transporten som utförs av den andre. Detsamma gäller om passageraren enligt transportavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än transportören för transporten.

## 19 kap.

1 §<sup>5</sup> Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2013:328.

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

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

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

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

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

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

## 20 kap.

**14 a §** En transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ha en försäkring eller att ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, eller enligt vad som följer av 15 kap. 2 eller 31 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certifikat ombord på fartyget enligt 15 kap. 32 § första stycket, döms till böter.

En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett bevis ombord på fartyget enligt 15 kap. 32 § andra stycket, döms till böter. I ringa fall ska det inte dömas till ansvar.

Vid en transport med ett utländskt fartyg gäller denna paragraf endast om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn.

SFS 2015:256

## 21 kap.

**4 §** Talan om ansvarighet på grund av ett avtal om transport av passagerare eller resgods får väckas endast vid

1. sjörättsdomstol för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse,

2. sjörättsdomstol för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten,

3. domstol i den stat där käranden har sin hemvist eller annars är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrett, eller

4. domstol i den stat där transportavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrett.

Trots första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan ska väckas vid en annan domstol eller att tvisten ska hänskjutas till skiljemän.

Om det inte finns någon sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

Särskilda bestämmelser om domsrett finns i artikel 17 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

**6 a §** När en fråga uppkommer om verkställighet av en dom som avses i artikel 17a.2 i 2002 års Atenkonvention tillämpas det förfarande som framgår av 6 § andra–femte styckena. Det som sägs i 6 § andra stycket 2 om 1992 års ansvarighetskonvention och bunkerkonventionen ska i stället avse 2002 års Atenkonvention.

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

På regeringens vägnar

MORGAN JOHANSSON

Anders Olin  
(Justitiedepartementet)

