

# Ansvarsförsäkring vid sjötransporter

*Om genomförandet av försäkringsdirektivet  
i svensk rätt*

*Promemoria av Utredningen om skadeståndsansvar  
och försäkringsplikt vid sjötransporter, Ju 2010:13*

*Stockholm 2011*



## Till Justitiedepartementet

Regeringen beslutade den 4 november 2010 att uppdra åt en särskild utredare att lämna förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen) blir tillämplig i Sverige. Uppdraget innefattar att ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i den lydelse som konventionen har genom ett tilläggsprotokoll av den 1 november 2002 och som i vissa delar införlivas med unionsrätten genom Atenförordningen. Den särskilda utredaren ska också föreslå hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörettsliga skadeståndspråk (försäkringsdirektivet) ska genomföras i svensk rätt. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2011.

Den 4 november 2010 förordnades justitierådet Gudmund Toijer som särskild utredare.

Den 16 december 2010 förordnades som experter i utredningen kanslirådet Margaretha Granborg, rättssakkunniga Mirja Högström, dispasschören, numera justitierådet Svante O Johansson, juristen Anna Jontell, juris kandidaten Daniel Karfs, chefsjuristen Gunilla MalmLöf, verksjuristen Martin Ratcovich, docenten Johan Schelin och förbundsjuristen Mikaela Tamm. Anna Jontell entledigades från sitt uppdrag den 5 maj 2011. Juristen Sara Hogstadius förordnades som expert den 4 maj 2011.

Hovrättsassessorn Charlotte Biörklund Uggla har varit utredningens sekreterare från den 25 november 2010.

Utredningens assistenter har varit Christina Jarl och Anna Ek, kommittéservice.

Mot bakgrund av att försäkringsdirektivet ska vara genomfört i svensk rätt senast den 1 januari 2012 särredovisar utredningen sitt arbete i denna del i form av en promemoria.

Utredningen, som har antagit namnet Utredningen om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter, överlämnar nu en promemoria innehållande förslag på hur försäkringsdirektivet ska genomföras i svensk rätt.

Arbetet fortsätter med de övriga frågor som ingår i vårt uppdrag.

Stockholm i juli 2011

Gudmund Toijer

/Charlotte Björklund Ugglå

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>9</b>
<b>Författningsförslag</b> .....	<b>17</b>
1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	17
2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	20
3 Förslag till förordning om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009) .....	23
4 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	24
<b>1 Uppdraget</b> .....	<b>27</b>
1.1 Utredningens direktiv .....	27
1.2 Utredningens arbete .....	28
1.3 Promemorians disposition .....	28
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>29</b>
2.1 Sjösäkerhetsarbetet inom EU .....	29
2.2 Genomförandet av Tredje sjösäkerhetspaketet i Sverige .....	30
2.3 Begränsningskonventionen .....	31
2.4 Försäkringsdirektivet .....	33

<b>3</b>	<b>Försäkringsdirektivet – allmänna utgångspunkter .....</b>	<b>35</b>
3.1	Krav på ansvarsförsäkring inom sjörätten .....	35
3.1.1	Internationella konventioner.....	35
3.1.2	Krav på försäkring vid sjöfartsstöd och vid lån hos Svenska skeppshypotekskassan.....	38
3.2	Tillgängliga sätt att försäkra sitt ansvar .....	39
3.2.1	P&I-klubb .....	39
3.2.2	Företagsförsäkring.....	41
3.2.3	Självförsäkring.....	41
3.2.4	Finansiell säkerhet.....	42
<b>4</b>	<b>Försäkringsdirektivet – överväganden och förslag.....</b>	<b>43</b>
4.1	Bestämmelser för tillämpningsområdet .....	43
4.1.1	Generella minimibestämmelser .....	43
4.1.2	Havs och inlandssjöfart .....	44
4.1.3	Begränsningar i fråga om bruttodräktighet och fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift .....	45
4.1.4	Instrument i kraft i medlemsstaterna .....	47
4.2	Obligatorisk ansvarsförsäkring .....	48
4.2.1	Försäkringspliktigt subjekt .....	48
4.2.2	Det försäkrade objektet.....	50
4.2.3	Tillräcklig försäkring – fartyg som för svensk flagg.....	51
4.2.4	Anlöpa svensk hamn – fartyg som inte för svensk flagg.....	55
4.3	Försäkring av utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium.....	57
4.4	Försäkringsbevis.....	60
4.5	Krav direkt mot försäkringsgivaren .....	64
4.5.1	Rätt till direktkrav avseende P&I- och företagsförsäkringar.....	64

4.5.2	Rätt till direktkrav avseende självförsäkring och finansiella säkerheter .....	67
4.5.3	Bestämmelse om direktkrav i sjölagen .....	68
4.5.4	Skadelidande som kräver ersättning enligt direktkravsrätten i sjölagen .....	68
4.5.5	Utformningen av direktkravsrätten.....	69
4.5.6	Domsrätt och lagval vid direktkrav .....	73
4.6	Tillsyn, inspektion och sanktioner .....	75
4.6.1	Tillsyn och inspektion .....	75
4.6.2	Utvisning och förbud att anlöpa hamn m.m.....	82
4.6.3	Ansvarsbestämmelser .....	87
<b>5</b>	<b>Förslagets konsekvenser .....</b>	<b>93</b>
5.1	Inledning.....	93
5.2	Effekter för passagerarna.....	94
5.3	Effekter för sjöfartsnäringen.....	95
5.4	Konsekvenser för det allmänna.....	97
5.4.1	Transportstyrelsen.....	97
5.4.2	Rättsväsendet .....	98
5.5	Övriga konsekvenser .....	99
<b>6</b>	<b>Ikraftträdande m.m. ....</b>	<b>101</b>
<b>7</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>103</b>
7.1	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	103
7.2	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	108
7.3	Förslaget till förordning om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009) .....	111
7.4	Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) .....	111

**Bilagor**

<i>Bilaga 1</i>	Kommittédirektiv 2010:116.....	115
<i>Bilaga 2</i>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk .....	123



# Sammanfattning

## Utredningens förslag

Utredningen lämnar i denna promemoria förslag till hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares 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 finan-

siella 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 till-

synsmyndigheten 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.

## Krav direkt mot försäkringsgivaren

En möjligheten 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 försäkringen 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<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup>Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016).

## Ansvarsbestämmelser

Medlemsstaterna ska enligt försäkringsdirektivet fastställa ett sanktionssystem för överträdelse 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 uppsåtligt 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 uppsåtligt 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 uppsåtligt 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 ansvarsbestämmelse kommer, enligt utredningens bedömning, att omfatta även den situation att det uppsåtligt 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.



# Författningsförslag

## 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*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar**

**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*

---

<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).

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

### ***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.*

*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)

Härigenom föreskrivs<sup>2</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>3</sup> gäller, i stället för bestämmelserna i första stycket, att det ska undersökas om skyldigheterna enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen fullgörs.*

---

<sup>2</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>3</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016.

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

## 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 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

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, *skall* den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

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)**

Härigenom föreskrivs<sup>4</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>4</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).

#### 4 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Härigenom föreskrivs<sup>5</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-*

---

<sup>5</sup> Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägarers försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).



*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 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>6</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 avhjälpt.

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 avhjälpt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2012.

---

<sup>6</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020.



# 1 Uppdraget

## 1.1 Utredningens direktiv

Utredningens uppdrag kan delas in i tre delar. Utredningen ska för det första lämna förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av att Atenförordningen<sup>1</sup> blir tillämplig i Sverige och för det andra ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till Atenkonventionen<sup>2</sup>.

Den tredje delen, som denna promemoria behandlar, rör försäkringsdirektivet<sup>3</sup>. Promemorian innehåller utredningens förslag till hur direktivet ska genomföras i svensk rätt. En av huvudfrågorna i uppdraget är att utreda hur en obligatorisk ansvarsförsäkring bör regleras, liksom att överväga hur direktivets krav på försäkringsbevis bör uppfyllas. Uppdraget innefattar även att överväga om Sverige bör kräva att fartyg som inte för svensk flagg och som utövar verksamhet på svenskt farvatten är försäkrade. Utredningen ska också analysera i vilken mån redan gällande svensk rätt på försäkringsområdet bör vara tillämplig på sådana försäkringar som avses i direktivet. Enligt direktiven ska även övervägas om bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) är tillräckliga för att genomföra direktivets krav på inspektion, efterlevnad, utvisning med mera.

Utgångspunkten för utredningen ska genomgående vara ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt.

Betänkandet ska enligt kommittédirektivet redovisas senast den 31 december 2011.

---

<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, EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

<sup>2</sup> 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i den lydelse som konventionen har genom ett tilläggsprotokoll av den 1 november 2002.

<sup>3</sup> 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.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningen påbörjade arbetet i november 2010 och har hittills haft 5 sammanträden som experterna har deltagit i. Arbetet har bedrivits i nära samråd med våra experter.

Under våren 2011 har utredaren och sekreteraren deltagit i det Nordiska sjörättsmötet som anordnades av Justitiedepartementet. I mötet deltog delegater från Danmark, Finland, Norge och Sverige. Under mötet fördes diskussioner rörande frågor som uppkommit i anledning av Atenförordningen, Atenkonventionen och försäkringsdirektivet.

## 1.3 Promemorians disposition

Författningsförslagen finns längst fram i promemorian. Kapitel 2 och 3 innehåller beskrivningar av bakgrund och allmänna utgångspunkter avseende försäkringsdirektivet. I kapitel 4 finns våra bedömningar och förslag. I kapitel 5 beskrivs förslagets konsekvenser och i kapitel 6 förslag gällande ikraftträdande. Promemorian avslutas i kapitel 7 med en författningskommentar.

## 2 Bakgrund

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

Försäkringsdirektivet anknyter i vissa avseenden till begränsningskonventionen. Direktivet och konventionen bör ses i ett sammanhang. Försäkringsdirektivet garanterar ersättning till den skadelidande och begränsningskonventionen skyddar redaren mot exceptionellt omfattande skador.

### 2.1 Sjösäkerhetsarbetet inom EU

Oljetankern Erika förläste utanför Frankrikes kust 1999 med oljeutsläpp som följd. Förlisningen ledde till ett intensivt sjösäkerhetsarbete inom EU och det så kallade ERIKA I-paketet antogs. Det omfattade rättsakter om utvidgad hamnstatskontroll<sup>1</sup>, skärpt kontroll av klassificeringssällskap<sup>2</sup> samt påskyndad utfasning av tankfartyg med enkelskrov<sup>3</sup>.

Det andra åtgärds paketet, ERIKA II, presenterades i december 2002. Avsikten var att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), EGT L 19, 22.1.2002, s. 19, Celex 32002L0106.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 19, 22.1.2002, s. 9, Celex 32001L0105).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 (EGT L 64, 7.3.2002, s. 1, Celex 32002R0417).

av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss. Arbetet mynnade ut i ett direktiv om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen<sup>4</sup> och en förordning om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå<sup>5</sup>.

Ytterligare en svår fartygsolycka av betydelse i detta sammanhang inträffade 2002 då oljetankern *Prestige* sjönk utanför den spanska kusten. Olyckan drev sjösäkerhetsarbetet framåt och kommissionen föreslog att fler områden skulle regleras och att tidigare antagna rättsakter skulle ändras i ERIKA III-paketet, eller det så kallade Tredje sjösäkerhetspaketet. Förslagen resulterade i rättsakter som bland annat behandlar fullgörande av flaggstatsförpliktelser<sup>6</sup>, utredning av olyckor<sup>7</sup>, ersättning till passagerare vid olyckor<sup>8</sup>, fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter<sup>9</sup>, informations- och övervakningsfrågor, klassificeringssällskap<sup>10</sup> samt hamnstatskontroll<sup>11</sup>.

## 2.2 Genomförandet av Tredje sjösäkerhetspaketet i Sverige

Regeringen beslutade den 29 april 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag på hur klassdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, övervakningsdirektivet, olycksutredningsdirektivet och flaggstatsdirektivet i Tredje sjösäkerhetspaketet borde genom-

---

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1, Celex 32002R1406).

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132, Celex 32009L0021).

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EGT L 131, 28.5.2002, s. 114, Celex 32009L0018).

<sup>8</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 (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24, Celex 32009R0392).

<sup>9</sup> 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>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11, Celex 32009R0391), samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47, Celex 32009L0015).

<sup>11</sup> Europarådets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

föras i svensk rätt. Utredningen antog namnet Tredje sjösäkerhetspaketet (N 2009:5). Den 12 november 2009 överlämnade utredningen delbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Slutbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod (SOU 2010:23) överlämnades i april 2010.

Den 3 juni 2010 beslutade regeringen om propositionen Genomförandet av tredje sjösäkerhetspaketet – del I (prop. 2009/10:231). I propositionen lämnas förslag till de lagändringar som krävdes för att genomföra hamnstatskontrolldirektivet och övervakningsdirektivet. Ändringar föreslogs i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Förslagen antogs av riksdagen, och ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2011.

## 2.3 Begränsningskonventionen

Bestämmelser om begränsning av redares skadeståndsansvar finns i 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar och 1996 års ändringsprotokoll till konventionen (begränsningskonventionen). Dessa bestämmelser möjliggör för redaren att begränsa sitt sammanlagda skadeståndsansvar för skador som har uppkommit på grund av en och samma händelse, så kallad globalbegränsning.

Den rättspolitiska motiveringen för att införa globalbegränsningsreglerna är försäkringshänsyn. Man har ansett det motiverat att befria redaren från ansvar för katastrofrisker. Med katastrofrisker menar man risker för att det vid en olycka uppstår exceptionellt omfattande skador. För sådana skador är det svårt att teckna en ansvarsförsäkring och om detta skulle vara möjligt skulle det leda till orimligt höga premier. Under dessa premisser skulle en större olycka kunna ödelägga hela redarens verksamhet. Genom globalbegränsningsreglerna anges det högsta belopp som redaren kan bli ansvarig för och därigenom möjliggör man en försäkringstäckning. Försäkringsgivaren får veta vilket högsta belopp som han kan komma att krävas på.

Enligt konventionen kan fartygsägare och bärgare begränsa sitt ansvar. Även personer för vars handlingar fartygsägaren eller bärgaren svarar har rätt att begränsa sitt ansvar i samma utsträckning. Vidare har försäkringsgivaren 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 uppsåtligen eller av hänsynslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

De fordringar som kan bli föremål för ansvarsbegränsning är i första hand person- eller sakskador som har uppstått i samband med fartygets drift.<sup>12</sup> De allmänna ansvarsgränserna är bestämda i relation till det aktuella fartygets bruttodräktighet<sup>13</sup> (tonnage) och begränsningsbeloppen anges i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR). För samtliga fordringar, utom fordringar för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare, föreskrivs ett minsta begränsningsbelopp för fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000. För personskador uppgår detta belopp till 2 miljoner SDR och för övriga skador till 1 miljon SDR. Härfter 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.

Hälften av de fördragsslutande staterna, dock aldrig färre än sex stycken, har rätt att begära att IMO:s juridiska kommitté ska behandla ett förslag till ändringar av begränsningsbeloppen. Ändringar kan antas med två tredjedels majoritet av närvarande stater vid beslutstillfället, förutsatt att minst hälften av de fördragsslutande staterna är närvarande. När de nya beloppen bestäms ska hänsyn tas till erfarenheter i fråga om inträffade olyckor och omfattningen av dess skador. Vidare ska inflationen beaktas och den effekt ändringen kan få i fråga om försäkringskostnader.

Konventionen innehåller även särskilda bestämmelser om tillämpligheten i fråga om bland annat fartyg avsedda för navigering på inre vattenvägar, vissa fartyg med ett tonnage som är mindre än 300, borrhingsfartyg, svävare och vissa flytande plattformar.

Begränsningskonvention från 1976 och 1996 års ändringsprotokoll har genomförts i svensk rätt genom bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. sjölagen (1994:1009).

---

<sup>12</sup> Undantagna från begränsningsrätten är fordringar på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri, fordringar med anledning av sådana oljeskador som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention jämte ändringar som har trätt i kraft, fordringar med anledning av atomskador och, under vissa förutsättningar, fordringar som tillkommer arbetstagare hos fartygsägaren eller bärgaren.

<sup>13</sup> Bruttodräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör summan av fartygets alla slutna rum med undantag för bland annat vissa utrymmen ovanför översta däck.



## 2.4 Försäkringsdirektivet

Försäkringsdirektivet ingår i en rad av åtgärder för att stärka sjösäkerheten. Uppskattningsvis beräknas 5 procent av alla fartyg vara oförsäkrade.<sup>14</sup> En skadeståndsskyldig transportör kan i vissa fall ha svårt att klara av att betala ersättning till skadeståndsberättigade passagerare. Enligt kommissionen finns det även en risk för att vissa transportörer kan tänkas vilja försätta sig i insolvens då de blir skadeståndsskyldiga. Att en skadeståndsskyldig transportör inte är försäkrad kan därför i praktiken innebära att passageraren inte erhåller något skadestånd. För att bättre kunna ta tillvara intressena för dem som drabbas av olyckor ansåg kommissionen därför det vara nödvändigt att komplettera bestämmelser om skadeståndsansvar i Atenförordningen med ett system om obligatoriska finansiella säkerheter för transportörer.<sup>15</sup> Ett sådant försäkringskrav infördes genom att försäkringsdirektivet antogs. Genom detta krav ska passagerarna skadeståndsersättning kunna garanteras.

Ett försäkringskrav bidrar även till att upprätthålla konkurrensen mellan transportörerna eftersom konkurrensen inte kan snedvridas av att vissa transportörer låter bli att ta en försäkring.<sup>16</sup> Vidare bidrar ett sådant krav till att undermåliga fartyg försvinner genom att försäkringsgivarna inte kommer att vilja försäkra sådana fartyg.

Försäkringsdirektivet uppställer ett krav på att alla fartyg som för en medlemsstat flagg måste vara försäkrade (artikel 4.1). Försäkringskravet gäller vidare för alla fartyg som anländer till en hamn som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion (artikel 4.2). En medlemsstat har en möjlighet att utsträcka detta krav även till fartyg som befinner sig inom dess territorialvatten.

Försäkringskyddet omfattar sjörättsliga skadeståndsanspråk. Takbeloppet för varje fartyg och händelse uppgår till maximibeloppet för ansvarsbegränsning enligt 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsningar av sjörättsligt skadeståndsansvar (artikel 4.3).

Innehav av försäkring ska kunna styrkas med ett försäkringsbevis utfärdat av försäkringsgivaren (artikel 6.1). Försäkringsbeviset ska medföras på fartyget. Medlemsstaten ska se till att det vid varje inspektion av fartyg i hamn, i enlighet med hamnstatskontrollsdirektivet,<sup>17</sup> kontrolleras att ett försäkringsbevis finns ombord (arti-

---

<sup>14</sup> KOM (2005) 593, s. 4.

<sup>15</sup> KOM (2005) 593, s. 2.

<sup>16</sup> KOM (2005) 593, s. 6.

<sup>17</sup> Europarådets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

## Bakgrund

kel 5.1). Om försäkringsbeviset saknas kan fartyget utvisas från och förbjudas tillträde till hamn inom medlemsstaten (artikel 5.2). Beslut om utvisningen får inte påverka kvarhållandet av det berörda fartyget enligt bestämmelserna om hamnstatskontroll i hamnstatskontrolldirektivet. När ett utvisningsbeslut har utfärdats ska alla medlemsstater neka detta fartyg tillträde till sina hamnar tills fartygsägaren kan visa upp ett försäkringsbevis.

## 3 Försäkringsdirektivet – allmänna utgångspunkter

I svensk rätt finns det inte något generellt rättsligt krav på att redare ska inneha säkerhet för skadeståndsansvar vid sjöolyckor. Krav på ansvarsförsäkringar eller säkerheter uppställs emellertid i ett antal internationella konventioner samt i vissa särskilda svenska sjörättsliga sammanhang. Genom Atenförordningen införs det i unionsrätten en skyldighet för transportören att vara försäkrad vid passagerarbefordran.

För att ytterligare kunna ta tillvara intressena för dem som drabbas av olyckor har Europaparlamentet och rådet antagit ett direktiv, 2009/20/EG av den 23 april 2009, om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk<sup>1</sup> (försäkringsdirektivet). Försäkringsdirektivet innehåller krav på obligatorisk ansvarsförsäkring.

### 3.1 Krav på ansvarsförsäkring inom sjörätten

#### 3.1.1 Internationella konventioner

Redan i dagsläget finns det ett antal sjörättsliga konventioner med föreskrifter om ansvarsförsäkringar e.dyl. Vissa internationella konventioner om föroreningar ställer krav på att fartygsägaren har en finansiell säkerhet. Ett sådant krav uppställs sålunda i 1992 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (oljeskadekonventionen), 1996 års konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen<sup>2</sup>), 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen) och 2007 års internationella Nairobikonvention om

---

<sup>1</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020.

<sup>2</sup> HNS står för Hazardous and Noxious Substances.

borttagning av vrak (vrakborttagningskonventionen). Sverige har av dessa konventioner ratificerat enbart oljeskadekonventionen.

### Oljeskadekonventionen

Bestämmelserna om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid transport av beständig mineralolja i bulk finns i 10 kap. sjölagen (1994:1009). Reglerna omfattar ägare av svenska fartyg och av utländska fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Fartygets ägare har ett strikt ansvar för oljeskada men ansvar kan under vissa förutsättningar göras gällande även mot exempelvis redaren.<sup>3</sup>

Krav uppställs på att fartygsägaren avseende fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja ska ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar för en oljeskada.<sup>4</sup> Försäkringen eller säkerheten ska godkännas av Finansinspektionen, som även ska utfärda ett certifikat som visar att fartygsägaren har försäkring eller säkerhet.<sup>5</sup> Både svenska och utländskt fartyg ska medföra ett certifikat ombord på fartyget.

Den som är berättigad till ersättning för en oljeskada har rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren.<sup>6</sup> En möjlighet till direktkrav finns även i fråga om säkerhet av annat slag.<sup>7</sup>

### HNS-konventionen

Konventionen är tillämplig på en skada som har orsakats vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen.<sup>8</sup> Utanför konventionens tillämpningsområde faller skador som orsakas av radioaktiva ämnen och beständig mineralolja.<sup>9</sup>

Skadeståndsansvaret är strikt och bärs av fartygets ägare. Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som transporterar HNS-ämnen är skyldig att ha en försäkring eller annan eko-

---

<sup>3</sup> 10 kap. 3 och 4 §§ sjölagen.

<sup>4</sup> 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen.

<sup>5</sup> 3–13 §§ förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009).

<sup>6</sup> 10 kap. 14 § sjölagen.

<sup>7</sup> 10 kap. 16 § sjölagen.

<sup>8</sup> Omkring 6 000 olika ämnen är farliga och skadliga i konventionens mening. Det rör sig huvudsakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas och petroleumgas.

<sup>9</sup> Beständig mineralolja täcks som ovan nämnts av oljeskadekonventionen och 10 kap. sjölagen.

nomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt konventionen. En skadelidande har enligt konventionen rätt att kräva ersättning direkt av den som meddelat försäkring eller ställt annan ekonomisk garanti för fartygsägarens ansvar.

Frågan om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen har utretts av HNS-utredningen i betänkandet "Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods" (SOU 2006:92). Utredningen föreslog att Sverige skulle tillträda HNS-konventionen. Konventionen har ännu inte ratificerats av tillräckligt många länder för att träda ikraft. För att komma till rätta med de brister i utformningen av konventionen som avhållit många länder från ratifikation utarbetades ett protokoll inom IMO. Detta protokoll antogs den 30 april 2010. Frågan om Sveriges tillträde till konventionen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### **Bunkerkonventionen**

Bunkerkonventionen trädde i kraft den 21 november 2008, men har, som nämnts, inte ratificerats av Sverige. Konventionen gäller föroreningskador orsakad av bunkerolja. Konventionen omfattar samtliga fartyg och kompletterar därför oljeskadekonventionen och HNS-konventionen. Fartygets ägare, den som hyr fartyget utan personal, redaren eller näringsidkaren, har strikt ansvar för skador som orsakas av bunkerolja.

Fartygets ägare är enligt konventionen skyldig att försäkra sitt ansvar då fartygets bruttodräktighet överstiger 1 000. Dessa fartyg ska då de anlöper hamnar i en konventionsstat ha ett certifikat om gällande försäkring som är utfärdat av en konventionsstat.

Krav på ersättning för föroreningskada får enligt konventionen riktas direkt mot försäkringsgivaren.

### **Vrakborttagningskonventionen**

Konventionen antogs den 18 maj 2007 men har ännu inte trätt i kraft. Enligt konventionen har en konventionsstat rätt att inom det område som omfattas av konventionen avlägsna eller låta avlägsna vrak som kan innebära en fara eller hinder för navigation och stora skadliga konsekvenser för den marina miljön. Fartygets ägare har

ett strikt ansvar för kostnader som rör lokalisering, utmärkning och borttagning av vraket.<sup>10</sup> En förutsättning är emellertid att kostnaden inte redan är kompenserad genom oljeskadekonventionen, HNS-konventionen eller bunkerkonventionen. Fartygsägaren är enligt konventionen skyldig att ta och vidmakthålla en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler.<sup>11</sup>

Den skadelidande kan gå direkt på den som meddelat försäkring eller ställt annan ekonomisk garanti och kräva ersättning för fartygsägarens ansvar.

### **3.1.2 Krav på försäkring vid sjöfartsstöd och vid lån hos Svenska skeppshypotekskassan**

#### **Sjöfartsstöd**

Möjligheterna att erhålla sjöfartsstöd infördes på 1990-talet för att de svenska rederierna skulle kunna möta konkurrensen på den internationella sjöfartsmarknaden.<sup>12</sup> Bestämmelser finns numera i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst. Stödet innefattar även arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.<sup>13</sup> Som ett villkor gäller bland annat att fartyget i sin näringsverksamhet ska utföra transporter av gods eller passagerare och att det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.<sup>14</sup> Det är Trafikverket, delegationen för sjöfartsstöd, som beslutar om sjöfartsstöd och både försäkringar hos en P&I-klubb och försäkringsbolag har bedömts som tillräckliga för att erhålla stödet.<sup>15</sup>

---

<sup>10</sup> Artikel 10.

<sup>11</sup> Artikel 12.

<sup>12</sup> Se den upphävda förordningen (1992:1718) om statligt bidrag till vissa bemanningskostnader.

<sup>13</sup> 1 § förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.

<sup>14</sup> 2 § och 3 a § andra stycket förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.

<sup>15</sup> I 4 § 6 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket anges att Trafikverket årligen ska rapportera hur kraven på försäkringar för ett fartyg och dess drift och utbildningsplatser ombord enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd uppfyllts.

## Svenska skeppshypotekskassan

Svenska skeppshypotekskassan grundades 1929 med uppgift att underlätta finansieringen för svenska rederier. Svenska skeppshypotekskassan är en sjöfartsbank och verksamheten regleras i lagen (1980:1097) om Svenska skeppshypotekskassan.

Regeringen utser kassans styrelse, som tar alla kreditbeslut. Lånet kan säkerställas med inteckning i svenskt eller utländskt fartyg. Svenska skeppshypotekskassan kräver att ett pantsatt fartyg i sin helhet är kaskoförsäkrat<sup>16</sup> mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst fartygets värde.<sup>17</sup> Styrelsen ska även se till att det för fartyget finns försäkring som i sedvanlig utsträckning bereder skydd för den ersättningskyldighet som kan uppkomma för fartygets ägare, samt en krigsförsäkring.

## 3.2 Tillgängliga sätt att försäkra sitt ansvar

Ägaren till ett fartyg ska enligt försäkringsdirektivet ha en försäkring som täcker fartyget. 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, samt företagsförsäkringar hos försäkringsbolag. Andra effektiva försäkringsformer, såsom styrkt självförsäkring och finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor omfattas även av begreppet försäkring. Nedan följer en kort genomgång av dessa olika sätt att försäkra sitt ansvar.

### 3.2.1 P&I-klubb

De flesta rederier har tecknat en ansvarsförsäkring hos en P&I-klubb.<sup>18</sup> Klubbarna bildades av redare i slutet av 1800-talet med syftet att sprida riskerna inom sjöfartsnäringen. Klubbarna är inte vinstdrivande, utan medlemmarna kan sägas vara på en och samma gång

<sup>16</sup> Kaskoförsäkring täcker skador på skrov, maskineri och utrustning. Kaskoförsäkringen har emellertid ett litet inslag av ansvarsförsäkring eftersom den täcker de skador som kan uppkomma vid en kollision.

<sup>17</sup> 14 § lagen (1980:1097) om Svenska skeppshypotekskassan.

<sup>18</sup> P&I står för Protection & Indemnity och uppskattningsvis har 92 procent av världstonnaget en P&I-försäkring.

försäkringstagare och försäkringsgivare. Den ömsesidiga försäkringen erbjuder i princip obegränsat ekonomiskt skydd.<sup>19</sup>

Den svenska P&I-klubben heter Sveriges Ångfartygs Assurans Förening, eller the Swedish Club. En svensk redare är emellertid inte enbart hänvisad till den svenska klubben utan kan välja att teckna en försäkring hos en annan P&I-klubb. Det finns en internationell grupp av P&I-klubbar där nationella P&I-klubbar är medlemmar. Den internationella gruppen har bland annat till uppgift att försäkra P&I-klubbarna genom en återförsäkringsliknande lösning. Det är med hjälp av denna typ av återförsäkring som klubbarna finansierar sitt försäkringsskydd.

Utöver ansvarsförsäkring erbjuder P&I-klubbarna flera olika sorters försäkringar, bland annat kaskoförsäkring. Den täcker skada på själva fartyget och omfattar bland annat kollisionansvar.

En förutsättning för att P&I-försäkringen ska gälla är att ansvaret är lagligt grundat.<sup>20</sup> Med detta menas att det enligt lag eller annan författning måste föreligga en skyldighet att utge ersättning till den skadelidande. P&I-försäkringen täcker försäkringstagarens ansvar oberoende av under vilket lands lag skyldigheten uppkommit och omfattar även ansvar enligt EU-förordningar.

P&I försäkringen omfattar endast ansvar som hänför sig till fartygets drift. Enligt the Swedish Clubs försäkringsvillkor omfattas bland annat ansvar för:

- personer – besättning/passagerare,
- last,
- dröjsmål,
- utsläpp av olja eller annat ämne,
- sammanstötning (som inte täcks av fartygets kaskoförsäkring,) och
- vrakbärgning.

Ersättning utges från P&I klubben först efter att försäkringstagaren betalt ersättning till den skadelidande. Den maximala försäkringsersättning som klubben utbetalar motsvarar, om skyldighet att utge ersättning uppkommit enligt svensk rätt, försäkringstagarens ansvarsbegränsningsbelopp enligt 9 kap. sjölagen (1994:1009).

---

<sup>19</sup> Försäkringsvillkoren har anpassats efter bestämmelserna i Atenförordningen på så sätt att ersättningen till passagerare begränsas till 2 miljarder USD för varje händelse. The Swedish Club's förändrade villkor trädde ikraft den 20 februari 2009.

<sup>20</sup> The Swedish Clubs villkor för P&I-försäkring, kapitel 1, regel 2, andra stycket.



P&I-försäkringen omfattar inte risker i samband med krig<sup>21</sup> eller atomskador. The Swedish Club erbjuder en krigsförsäkring till de försäkringstagare som redan har en kaskoförsäkring hos dem.

### 3.2.2 Företagsförsäkring

Det finns försäkringsbolag som erbjuder ansvarsförsäkringar, så kallade begränsade P&I-försäkringar, till rederier. Dessa försäkringar vänder sig främst till det mindre tonnaget. Utformningen av försäkringarna varierar men villkoren har också gemensamma drag. Vanligt är således att ersättningsbeloppet är begränsat. Ansvarsförsäkringarna omfattar redarens legala skadeståndsansvar. Ansvar för lastskador, skador på fartygets besättning och passagerare brukar också omfattas av försäkringen. Vanligtvis omfattas även skador som drabbar tredjeman, exempelvis ansvar för oljespill eller annan förorening.

### 3.2.3 Självförsäkring

Att själv bära eventuella förluster för den händelse att en risk skulle realiseras kallas vanligen självförsäkring. Detta innebär att man väljer att själv stå risken för skador som annars hade varit möjliga att försäkra. Grunden för att använda självförsäkringsformen är att verksamheten är av den omfattningen att man redan inom organisationens ram har en tillräcklig kostnadsspridning. Att inte teckna någon försäkring utan istället självfinansiera skadekostnaderna kan i längden bli det ekonomiskt sätt bästa alternativet. Nackdelen är att man kanske inte klarar av att betala vid mycket stora skador. En självförsäkrare är ofta någon som har så omfattande verksamhet eller så stora tillgångar att denne anser sig kunna vara utan egendoms- eller ansvarsförsäkring. Exempel på självförsäkrare är staten, stora kommuner och storföretag.

Traditionellt sett har staten inte tecknat ansvarsförsäkring, eftersom det har ansetts att staten själv kan bära sina skaderisker.<sup>22</sup> Genom sina stora tillgångar har staten själv kunnat sprida sina risker. I princip finns ingen övre gräns för hur stor risk staten kan bära eftersom staten har ett stort ägande, spritt både geografiskt och verksamhetsmässigt.

---

<sup>21</sup> I krigsrisker innefattas även terroristhandlingar.

<sup>22</sup> Se den upphävda förordningen (1954:325) om försäkring av statens egendom, m.m.

Tillvägagångssätten när företag använder sig av självförsäkring kan se olika ut. Företaget kan exempelvis varje år fondera medel för att täcka eventuella skador. När större företag väljer att självförsäkra har de ofta gjort det genom att bilda ett så kallat captivebolag. Ett captivebolag är i regel ett helägt dotterbolag som endast försäkrar egna risker och återförsäkrar dessa på försäkringsmarknaden.

### 3.2.4 Finansiell säkerhet

Ett rederi kan enligt försäkringsdirektivet istället för att teckna en traditionell försäkring ställa en säkerhet för att hålla passagerarna skadeslösa vid en olycka. Ställandet av säkerheter är vanligt inom kreditmarknaden som en förutsättning för lån.<sup>23</sup>

Som allmän riktning kan allt som har ekonomiskt värde utnyttjas som en finansiell säkerhet. Säkerheterna kan rangordnas dels på grund av förmånsrättsordningen och dels på grund av säkerhetens eller säkerhetsställarens soliditet. Den bästa säkerheten brukar traditionellt sett anses vara borgen av stat eller kommun och statsobligationer. En annan säkerhet som anses vara säker är panträtt i fast egendom. Företag kan även använda sig av företagsinteckning som säkerhet eller pantsätta annan egendom, exempelvis värdepapper. Aktier är en ofta använd säkerhet men med hänsyn till faran för kursfall fastställs varje år ett visst procenttal av värdet som kan utnyttjas som säkerhet. Bankgarantier och borgensåtaganden kan även utnyttjas som finansiella säkerheter.

Möjligheten att försäkra sitt ansvar genom en finansiell säkerhet synes inom rederinäringen främst fungera som en temporär lösning, exempelvis för att hålla ett fartyg försäkrat en begränsad tid innan en P&I-försäkring eller en företagsförsäkring kan tecknas. I praktiken torde det i sådana situationer främst bli frågan om att bankgarantier används som finansiella säkerheter.

---

<sup>23</sup> Se 8 kap. 1 § lag (2004:297) om bank- och finansieringsrörelse.

## 4 Försäkringsdirektivet – överväganden och förslag

Enligt kommittédirektiven ska utredningen lämna förslag till de författningsändringar som behövs för att genomföra försäkringsdirektivet i svensk rätt. I detta ligger att utreda hur en obligatorisk ansvarsförsäkring för fartygsägare bör regleras.

Arbetet innefattar att analysera hur direktivets krav på försäkringsbevis bör uppfyllas, samt i vilken mån redan gällande svensk rätt på försäkringsområdet bör vara tillämplig på försäkringar som avses i direktivet. Utredningen ska även ta ställning till om det bör krävas att utländska fartyg som anlöper svenska farvatten är försäkrade. Slutligen ska utredningen överväga om bestämmelser om inspektion och tillträdesförbud i bland annat fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) är tillräckliga för att genomföra direktivets krav på inspektion, efterlevnad, utvisning med mera.

### 4.1 Bestämmelser för tillämpningsområdet

#### 4.1.1 Generella minimibestämmelser

Atenförordningen innehåller bestämmelser om försäkringsplikt för passagerarfartyg. Försäkringsdirektivet däremot innehåller generella bestämmelser som, med vissa undantag, tar sikte på alla typer av fartyg med en viss bruttodräktighet. Exempelvis omfattas både passagerar- och lastfartyg av direktivet.

Försäkringsdirektivets bestämmelser utgör en miniminivå avseende försäkringsplikten för fartyg inom gemenskapen. Medlemsstaterna har därmed enligt subsidiaritetsprincipen getts möjlighet att i nationell lagstiftning gå längre än direktivets krav. Utredningen har primärt sett som sitt uppdrag att genomföra de bestämmelser som intagits i

direktivet. Det har emellertid i vissa begränsade frågor funnits skäl att anpassa direktivets bestämmelser till det svenska systemet (se till exempel avsnitt 4.1.2 om inlandssjöfart och 4.5 avseende direktkrav).

#### 4.1.2 Havs och inlandssjöfart

**Utredningens förslag:** Bestämmelserna om försäkringsplikt ska tillämpas både på havs- och inlandssjöfart.

Bestämmelserna i försäkringsdirektivet gäller enligt artikel 3.a endast havsgående fartyg. Inom EU är det sjörättsliga regelverket uppdelat på havsgående fartyg och fartyg som trafikerar inre vattenvägar. Skälet härför är att förhållandena för trafiken på de inre vattenvägarna skiljer sig från havssjöfarten samt att en relativt stor del, ca 7 procent, av allt gods inom EU transporteras på inre vattenvägar.<sup>1</sup> Två av de viktigaste inre vattenvägarna i Europa är Rhen och Donau där 208 respektive 73 miljoner ton gods transporterades år 2008.<sup>2</sup> De fartyg som trafikerar inre vattenvägar är ofta byggda på ett annat sätt än de havsgående fartygen. Exempelvis har dessa fartyg vanligtvis inte någon köl. Regleringen av transporter på de europeiska inre vattenvägarna sker genom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), ett antal flodkommissioner och EU.

I svensk rätt har traditionellt sett ingen åtskillnad gjorts mellan havs- och inlandssjöfart. De fartyg som går i inlandssjöfart har normalt samma grundläggande konstruktion som de havsgående fartygen och används i vissa fall även ute till havs. I samband med Sveriges anslutning till EU angav emellertid Sverige Trollhätte kanal och Göta älv, Väneren, Mälaren och Södertälje kanal, Falsterbo kanal och Sotenkanalen som inre vattenvägar vid tillämpningen av EU:s regelverk. Inre vattenvägsutredningen överlämnade i januari 2011 betänkandet ”Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt” (SOU 2011:4). Utredningen lämnade i betänkandet förslag på författningsändringar för att genomföra EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt. Dessa frågor bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

<sup>1</sup> Av SOU 2011:4, ” Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt”, s. 65, framgår att i Nederländerna transporteras ca 44 procent av godset på inre vattenvägar. Motsvarande siffror i Belgien och Tyskland är 14 respektive 13 procent.

<sup>2</sup> SOU 2011:4, s. 65 ff.

I Sverige rör det sig i praktiken inte sällan om samma slags eller till och med om samma fartyg som går i havs- och inlandssjöfart. Enligt utredningens mening saknas det därför skäl att i nuläget bryta upp den enhetliga synen på sjöfarten som sedan länge finns i svensk rätt. Detta gäller inte minst för sådana regler av skyddskaraktär som nu är aktuella. Bestämmelserna om försäkringsplikt ska därför tillämpas både på havs- och inlandssjöfart. Det avgörande för om försäkringsdirektivet ska tillämpas på ett fartyg, såväl havs- som inlandsgående, är istället fartygets storlek.

#### 4.1.3 Begränsningar i fråga om bruttodräktighet och fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift

**Utredningens förslag:** Försäkringsplikten ska omfatta 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 undantas från försäkringsplikten.

Försäkringsdirektivet begränsas på så sätt att det ska tillämpas endast på fartyg av en viss minimistorlek. Enligt artikel 2 omfattas fartyg med en bruttodräktighet<sup>3</sup> av minst 300 ton av direktivet. Ett fartygs brutto- och nettodräktighet anges emellertid sedan 1982, när The International Convention on Tonnage measurement of Ships trädde i kraft, i dimensionslösa tal. Utredningen har på grund härav valt att ange ett fartygs bruttodräktighet i dimensionslösa tal. I försäkringsdirektivet (artikel 6.2.a) ställs krav på att ett försäkringsbevis ska innehålla uppgift om IMO-nummer. Gränsen om 300 uppställs i direktivet eftersom endast lastfartyg med en bruttodräktighet över 300 är skyldiga att ha ett IMO identifikationsnummer (SOLAS Regel XI/3).

För att få en uppfattning om storleken på ett sådant fartyg kan nämnas att en av de passagerarfärjor som trafikerar sundet mellan Helsingborg och Helsingör, har en bruttodräktighet om 298 och tar 250 passagerare.

Den gräns som uppställs i fråga om bruttodräktighet medför att ett relativt stort antal svenska fartyg inte omfattas av försäkrings-

<sup>3</sup> Bruttodräktigheten anger fartygets volym inklusive volymer som inte utgör lastutrymme.

plikten enligt försäkringsdirektivet.<sup>4</sup> Det kan noteras att även mindre fartyg kan vara inblandade i olyckor med allvarliga konsekvenser för passagerare och miljö. Utredningen har därför övervägt om det i svensk rätt bör införas en försäkringsplikt som omfattar även fartyg med en mindre bruttodräktighet än 300. Följande är då att beakta.

Det ligger ett betydande egenvärde i att de svenska reglerna knyter an till den gräns som dras upp i direktivet. Den får sålunda anses uttrycka en avvägning mellan olika intressen. Den samordning som ligger i direktivet skulle också gå delvis förlorad, om gränsen sattes lägre i nationell svensk rätt, och särregler kan skapa olikformiga ekonomiska förutsättningar för redare från olika unionsstater.

Av betydelse är att passagerarnas rätt till ersättning täcks av Atenförordningen, också när det gäller fartyg med mindre bruttodräktighet än 300. Transportören är skyldig att försäkra passagerarfartyg som är godkända för befordran av fler än tolv passagerare. Samtidigt har transportören enligt förordningen ett strikt ansvar för den skada som drabbat passageraren till följd av en sjöfartsolycka. Detta leder till att passagerarens rätt till ersättning på fartyg med en mindre bruttodräktighet än 300 garanteras av Atenförordningens bestämmelser. En förutsättning är emellertid att Sverige utnyttjar möjligheten i Atenförordningen att tillämpa förordningen även på fartyg av klass C, D och E.

Flera av de fartyg som har en lägre bruttodräktighet än 300 är verksamma i Sveriges omfattande skärgårdstrafik, som i många fall närmast har karaktären av kollektivtrafik för de fastboende på öarna. Det grundläggande behov skärgårdsborna har av att ta sig till arbete, skola, sjukvård och andra funktioner i samhället förutsätter en fungerande båt- eller färjekommunikation. Skärpta förpliktelser i fråga om försäkringskrav skulle leda till försämrade ekonomiska förutsättningar för denna skärgårdstrafik, som redan i dag torde ha en begränsad lönsamhet.

Utredningens slutsats är mot den bakgrunden att försäkringsplikten – i enlighet med vad som anges i direktivet – ska omfatta fartyg med en bruttodräktighet av minst 300.

Med hänsyn till att passagerarnas rätt till ersättning täcks enligt Atenkonventionen och till vikten av en fungerande skärgårdstrafik

---

<sup>4</sup> Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (Skärgårdsredarna) är en branschorganisation för rederier med färje- och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare. Skärgårdsredarna har 130 medlemsrederier med tillsammans 350 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och över 12 miljoner fordon. Bland skärgårdsredarnas medlemmar finns endast ett 50-tal fartyg som har en bruttodräktighet av minst 300.

anser utredningen att direktivets tillämpningsområde inte ska omfatta fartyg med en mindre bruttodräktighet än 300. För det fall att Sverige beslutar att Atenförordningen ska tillämpas på fartyg av klass C, D och E, något som utredningen har att överväga under sitt fortsatta arbete, kommer den skärgårdstrafik som är godkänd för transport av fler än tolv passagerare dock att omfattas av förordningens försäkringskrav.

Från direktivets tillämpningsområde är undantaget örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och som endast används i statlig, icke kommersiell tjänst.<sup>5</sup> I svensk lagtext benämns sådana fartyg som ”fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift”.<sup>6</sup> Utredningen ansluter sig till den svenska begreppsmässiga strukturen och föreslår att fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift ska undantas från försäkringsplikten.

#### 4.1.4 Instrument i kraft i medlemsstaterna

**Utredningens förslag:** Försäkringsplikten ska inte omfatta sådana krav som anges i 10 kap. sjölagen.

Direktivets bestämmelser ska enligt artikel 2.3 inte påverka de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten. Instrumenten som avses finns förtecknade i bilagan till direktivet och utgörs av Atenförordningen och följande konventioner.

- oljeskadekonventionen
- HNS-konventionen
- bunkerkonventionen
- vrakborttagningskonventionen

Oljeskadekonventionen har genomförts genom att bestämmelser om krav på försäkring för fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja i bulk har tagits in i 10 kap. sjölagen. Sådana fartyg är enligt 10 kap. 3 § skyldiga att försäkra sig för oljeskada. De generella bestämmelserna om försäkringsplikt som införs då försäkringsdirektivet genom-

<sup>5</sup> Artikel 2.2.

<sup>6</sup> Se 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

förs i svensk rätt ska på grund av utformningen av artikel 2.3 inte påverka kravet på försäkring i 10 kap. sjölagen. De generella bestämmelserna utgör emellertid ett supplement till bestämmelserna i 10 kap. sjölagen. Ett fartyg som omfattas av försäkringsskyldigheten i 10 kap. är således även tvungen att försäkra sig mot sådana risker som omfattas av försäkringsdirektivet (se närmare avsnitt 4.2.3).

Bunkerkonventionen och vrakborttagningskonventionen har inte ratificerats av Sverige och bestämmelser om krav på försäkring enligt dessa konventioner finns inte i svensk rätt. De generella bestämmelser som utredningen lämnar förslag på avseende försäkringsplikt kommer därför även att omfatta ansvar i förhållande till bunkerolja och vrakborttagning (vad gäller HNS-ämnen se avsnitt 4.2.3).

## 4.2 Obligatorisk ansvarsförsäkring

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. Även finansiella säkerheter med liknande skyddsvillkor omfattas av begreppet försäkring.

I den följande texten används försäkring eller finansiell säkerhet för att benämna de försäkringsformer som i direktivet definieras som försäkring. I detta sammanhang bör tydliggöras att styrkt självförsäkring ses som en form av försäkring och fortsättningsvis i texten innefattas i begreppet försäkring.

### 4.2.1 Försäkringspliktigt subjekt

<b>Utredningens förslag:</b> Skyldigheten att ha försäkring eller finansiell säkerhet ska gälla fartygets redare.
---

Medlemsstaten ska kräva att ägaren till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg (artikel 4.1).

Fartygsägare eller ägare till fartyg definieras enligt artikel 3.a som



- 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.

I begränsningskonventionen benämns den som kan begränsa sitt ansvar som ”fartygsägare”. Av artikel 2.2 framgår att med fartygsägare förstås ägare, befraktare och redare av fartyg, samt den som i redares ställe handhar fartygs drift. Detta har införts i svensk rätt genom att redaren enligt 9 kap. 1 § sjölagen kan begränsa sitt ansvar. Samma rätt har även en ägare av ett fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, samt fartygets befraktare

I fartygsregistret framgår vem som är registrerad ägare till ett fartyg. I svensk rätt har emellertid 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 i svensk rätt ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten (7 kap. 1 § sjölagen, 1994:1009). Redaren är också enligt samma bestämmelse ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Redarens ansvar enligt 7 kap. sjölagen är utformat som ett ”driftsansvar” knutet till ett bestämt fartyg.

Vid så kallad skeppslega är som regel befraktaren att anse som redare. Demise charter och bare boat-befraktning är olika typer av skeppslega. Demise charter innebär att en befraktare hyr ett fartyg, betalar en hyra till redaren, samt betalar driftsutgifterna. Om fartyget hyrs utan manskap kallas det bare boat-befraktning. När befraktning äger rum i blandad form måste det emellertid i det enskilda fallet bestämmas vem som är redare.

I dag är de flesta rederier aktiebolag. Redarens uppgifter kan hanteras på olika sätt. Hos större och medelstora rederier är det vanligt att olika uppgifter utlokaliseras på olika managementbolag. Exempelvis kan ett managementbolag sköta fartygets bemanning, ett annat den tekniska driften och ett tredje försäkringsfrågan. Om redaren lägger ut all drift avseende ett fartyg på samma managementbolag torde detta bolag ses som redare. För det fall att driften läggs ut på flera managementbolag sker det ofta under redarens samordnande ansvar.

Enligt försäkringsdirektivet ska den registrerade ägaren eller varje annan person som är ansvarig för driften av ett fartyg vara skyldig

att försäkra fartyget. Det är enligt utredningens mening viktigt att skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet åligger en enda lätt identifierbar part. Om försäkringsansvaret läggs på flera subjekt, till exempel redaren och ett eller flera managementbolag finns det en risk för oklarheter i ansvarsfördelningen samt i förlängningen även för dubbelförsäkring. En sådan ordning medför även att det blir svårt för den olycksdrabbade passageraren att veta vilken aktör som har försäkringen, och vid direktkrav ökar svårigheterna att nå försäkringsgivaren eller den som utställt säkerheten.

Redaren är som huvudregel den som enligt svensk rättstradition äger fartyget och som håller det i drift. Det är enligt utredningens mening naturligt och följdriktigt att lägga ansvaret för drift och försäkring på samma part. Utredningen är därför av den uppfattningen att redaren är den som i svensk rätt bäst motsvarar det rättssubjekt som i direktivet kallas fartygsägare. Redaren bör därför enligt utredningens uppfattning vara den som åläggs en plikt att ha fartyget försäkrat.

Utredningen noterar att denna fördelningen av skyldigheten att ha försäkring eller finansiell säkerhet inte nödvändigtvis innebär att försäkringen av ett fartyg inte kan hanteras av ett managementbolag. Det väsentliga är att försäkringen tecknas eller säkerheten ställs ut på sådant sätt att det är redaren som innehar försäkringen för fartyget (se avsnitt 4.5.1 avseende rätten till direktkrav).

#### 4.2.2 Det försäkrade objektet

**Utredningens förslag:** Skyldigheten att ha en försäkring eller finansiell säkerhet ska gälla beträffande fartyg.

Försäkringsskyldigheten enligt försäkringsdirektivet omfattar fartyg. I begränsningskonventionen anges, avseende konventionens tillämpningsområde, att konventionen inte är tillämplig på svävare (luftkuddefarkost) och flytande plattformar som är konstruerade i syfte att utforska eller exploatera naturresurser på sjöbotten eller under sjöbotten (artikel 15.5).<sup>7</sup>

Begreppet fartyg definieras inte i sjölagen. Av 1 kap. 2 § sjölagen framgår att fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter

<sup>7</sup> Försäkringsdirektivet hänvisar till begränsningskonventionen i frågan om vad som ska anses utgöra ett tillräckligt försäkringsbelopp.

och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp samt att annat fartyg kallas båt. Indirekt framgår emellertid av 1 kap. 3 § första stycket sjölagen att det krävs skrov och styrinrättning för att en farkost ska anses som ett fartyg.

Svävarfarkoster omfattas varken av begreppet fartyg i sjölagen eller av begränsningskonventionen. Även om svävare i vissa fall används vid befordran av passagerare synes det vara en ovanlig situation att svävare som har ett bruttotonnage av minst 300 transporterar passagerare. Utredningen finner av detta skäl det möjligt att använda ett begrepp för att benämna det försäkrade objektet som inte omfattar svävare. Även om det således inte finns någon definition av begreppet fartyg i sjölagen, faller det sig mest ändamålsenligt att ansluta till sjölagens begreppsmässiga struktur. På grund av detta är det enligt utredningens uppfattning lämpligt att, vad avser det försäkrade objektet, använda sig av begreppet fartyg.

Begränsningskonventionen har införts i svensk rätt genom 9 kap. sjölagen. Enligt 10 § tredje stycket gäller dock ett i förhållande till konventionen något utvidgat fartygsbegrepp som innefattar även ”flyttbara plattformar” som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar. Enligt svensk rätt gäller alltså reglerna om ansvarsbegränsning för sådana plattformar (prop. 1982/83:159 s. 63 ff.). Saken får antas ha en ganska begränsad praktisk betydelse för utredningens uppdrag. Med hänsyn till sambandet mellan försäkringsplikten och begränsningsreglerna, framstår det emellertid som mest följdriktigt och sakligt motiverat att koppla försäkringsplikten till begränsningsreglernas tillämpningsområde i detta avseende. Fartygsbegreppet i de nu föreslagna reglerna bör därför kunna ges samma tolkning som i 9 kap. 10 §.

#### 4.2.3 Tillräcklig försäkring – fartyg som för svensk flagg

**Utredningens förslag:** Redaren för ett svenskt fartyg ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).

Fartyg ska enligt försäkringsdirektivet vara täckta av en försäkring. Denna ska enligt artikel 4.3 omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med de begränsningar som följer av begränsningskonventionen.

Begreppet ”sjörättsliga skadeståndsanspråk” är inte definierat i försäkringsdirektivet. Det uttrycks emellertid i direktivet att försäkringen ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt 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. Sverige har tillträtt 1996 års ändringsprotokoll och sagt upp 1976 års konvention. Det viktigaste skälet för en uppsägning av konventionen var att Sverige, så länge bundenheten av 1976 års begränsningskonvention kvarstod, av folkrättsliga skäl var skyldigt att tillämpa de lägre begränsningsbeloppen i förhållande till stater som inte hade tillträtt ändringsprotokollet. Detta skulle ha varit till nackdel för passagerare och andra skadelidande i Sverige.<sup>8</sup> Med tanke på skrivningen i direktivet får man, trots att Sverige sagt upp 1976 års konvention, enligt utredningens mening utgå ifrån att försäkringen ska täcka de anspråk som räknas upp i artikel 2 i begränsningskonventionen för att uppfylla direktivets krav. Försäkringen måste även täcka de belopp som i begränsningskonventionen anges för fartyget allt efter storlek och typ av fordran för att försäkringen ska anses vara tillräcklig.

Fordringar med anledning av dödsfall, personskada eller förlust och skada på egendom<sup>9</sup> omfattas av *begränsningskonventionen*. En förutsättning är att fordringarna uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med eller till följd av fartygets drift eller bärgningsföretag. Även skada på grund av dröjsmål vid befordran av passagerare, resgods och gods kan vara föremål för ansvarsbegränsning. Vidare omfattas skada som orsakats genom intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal. En ytterligare förutsättning för ersättning är avseende denna skada att den uppkommit i direkt samband med fartygets drift eller bärgningsföretag. Även fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, strandat eller övergivet fartyg kan begränsas enligt konventionen. Fordringarna inbegriper allt som finns eller har funnits ombord på ett sådant fartyg. Konventionen ska också tillämpas på fordringar med anledning av avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygs last. Slutligen omfattas fordringar från annan än den som är ansvarig med anledning av åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa skada för vilken den ansvarige kan begränsa sin an-

---

<sup>8</sup> Prop. 2003/04:79, s. 31.

<sup>9</sup> Skada på egendom inbegriper skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel.

svarighet enligt konventionen samt ytterligare skada som orsakats av sådana åtgärder. (Artikel 2)<sup>10</sup>

Vissa fordringar undantas från konventionen, exempelvis fordringar avseende bärarlön, oljeföroreningar som avses i oljeskadekonventionen och atomskada.<sup>11</sup> (Artikel 3) Även fordringar avseende HNS-ämnen ligger utanför konventionen.

Utredningen noterar att fordringar som orsakats av till exempel krig, inbördeskrig och terroristhandling inte undantas från tillämpningsområdet.<sup>12</sup> Det noteras vidare att ansvar för bunkerolja<sup>13</sup>, andra typer av olja än beständig mineralolja<sup>14</sup> och vrakborttagning<sup>15</sup> inte undantas från begränsningskonventionens tillämpningsområde. Detta får antas innebära att redarens försäkring även måste täcka dessa situationer för att uppfylla försäkringsdirektivets krav.

Det bör i detta sammanhang framhållas att Sverige inte har ratificerat HNS-konventionen, bunkerkonventionen och vrakborttagningskonventionen och därför inte bunden av konventionernas ansvarsbestämmelser och försäkringskrav.

Försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska enligt artikel 4.3 i försäkringsdirektivet vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt begränsningskonventionen. I konventionen föreskrivs ett minsta begränsningsbelopp för fartyg vars bruttodräktighet inte överstiger 2 000. För personskador uppgår detta belopp till 2 miljoner SDR<sup>16</sup> och för övriga skador till 1 miljon SDR. Härefter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Dessa begränsningar gäller för alla fordringar, utom fordringar för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare.

<sup>10</sup> Jämför med de fordringar som ska omfattas av obligatorisk försäkring enligt Atenförordningen – enligt artikel 4.a ska försäkringen täcka transportörens ansvar enligt konventionen i fråga om dödsfall eller personskada.

<sup>11</sup> Jämför de fordringar som undantas från försäkringsplikten för passagerarfartyg enligt IMO:s riktlinjer i Atenförordningen – bland annat radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen.

<sup>12</sup> Jämför Atenförordningen (artikel 3.2) – 2.1.1 Bilaga II till Atenförordningen, Utdrag från IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen, antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006 (IMO:s riktlinjer) där det uttryckligen anges att försäkringsplikten avseende passagerarfartyg även omfattar krigsrisker.

<sup>13</sup> Artikel 6 i bunkerkonventionen.

<sup>14</sup> Till exempel bensin, diesel och fotogen.

<sup>15</sup> Artikel 10.2 i vrakborttagningskonventionen.

<sup>16</sup> Särskilda dragningsrätter (Special Drawing Rights) och är en valutakorg bestående av euro, japanska yen, brittiska pund samt amerikanska dollar. Valutakorgen skapades av Internationella valutafonden (IMF) år 1969. Syftet med att fastställa begränsningsbeloppen i SDR är att förhindra att ersättningsnivåerna urholkas genom inflation och genom svängningar i de enskilda valutornas värde på den internationella marknaden. Värdet av en (1) SDR motsvarade den 11 januari 2011 enligt Sveriges riksbanks hemsida omkring 10 svenska kronor och 50 öre. Se närmare 22 kap. 3 § sjölagen.

Detta begränsningsbelopp uppgår istället till 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får transportera.<sup>17</sup>

Svensk rätt bör på denna punkt knyta an till direktivets avgränsningar. Begränsningskonvention har genomförts genom bestämmelser i 9 kap. sjölagen. I 9 kap. 2 § anges vilka fordringar som omfattas och i 9 kap. 5 § hur ansvarsbeloppen ska bestämmas. Genom en hänvisning till 9 kap. kommer således begränsningskonventionens bestämmelser att styra försäkringens eller den finansiella säkerhetens utformning enligt de regler som föreslås införda. Utredningen anser därför att försäkringen eller den finansiella säkerheten ska täcka sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen för att vara tillräcklig.

De svenska rättsreglernas tillämpningsområde bör – i linje med vad som anges i direktivet – kopplas till nationaliteten och den flagga som fartyget för (jfr 1 kap. 1–1 b §§ sjölagen). En försäkring kan ibland vara geografiskt begränsad. Försäkringsdirektivets krav på att ett fartyg ska vara täckt av en försäkring innefattar, enligt utredningens uppfattning, att ett fartyg måste vara försäkrat avseende det geografiska område som det trafikerar för att försäkringen ska anses som giltig.

Det kan i detta sammanhang nämnas att det i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen<sup>18</sup> finns bestämmelser om *mottagande av fartyg i behov av assistans*. Av artikel 20.c framgår att avsaknaden av ett intyg om försäkring enligt försäkringsdirektivet inte är ett tillräckligt skäl för en medlemsstat att vägra ta emot ett fartyg som är i behov av assistans på en skyddad plats. Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet har behandlat direktivet i betänkandet Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Utredningen föreslog inte någon författningsreglering i anledning av artikel 20.c, eftersom bestämmelsen bedömdes som fakultativ.<sup>19</sup> Tredje sjösäkerhetspaketet bedömde emellertid att det borde finnas en möjlighet att i föreskrifter begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren visar upp ett försäkringsbevis, samt att Transportstyrelsen genom bemyndigande i fartygssäkerhetslagen (2003:364) redan har en möjlighet att meddela

<sup>17</sup> Jämför Atenkonventionen där begränsningsbeloppet uppgår till 250 000 SDR per passagerare och händelse.

<sup>18</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 101, Celex 32009L0017.

<sup>19</sup> SOU 2009:90, s. 154 ff.

sådan föreskrifter. Regeringen uttryckte i prop. 2009/10:231 (s. 24 f.) att den delade utrednings bedömning i detta avseende.

#### 4.2.4 Anlöpa svensk hamn – fartyg som inte för svensk flagg

**Utredningens förslag:** Redaren för ett utländskt fartyg ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet, om fartyget anlöper eller lämnar svensk hamn eller tilläggs- eller ankarplats på svenskt sjöterritorium.

Varje medlemsstat ska enligt artikel 4.2 i försäkringsdirektivet kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg innehar en försäkring när fartyget anländer till en hamn under den medlemsstatens jurisdiktion.

Det finns ingen generell rättslig definition av begreppet *hamn*. Bestämmelser i olika specialförfattningar kan dock lämna en viss ledning om begreppets innebörd. I 1 kap. 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd anges det att en hamn är ett specificerat land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som underlättar kommersiella sjöfartstransporter. Av 3 kap. 2 § framgår att hamninnehavaren ska göra en hamnskyddsplan, i vilken bland annat hamnens geografiska gränser anges. Transportstyrelsen ska godkänna hamnskyddsplanen.<sup>20</sup>

Av lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn framgår bland annat under vilka förutsättningar beslut ska meddelas om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Sjöfartsverket har enligt förordningen (1998:898) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn fått i uppdrag att fatta sådana beslut. Med stöd av förordningen har Sjöfartsverket i SJÖFS 1988:5 beslutat om och angett vilka farleder och hamnar som ska vara allmänna samt hur hamnområdesgränserna ska dras.

Ett fartyg kan även förtöjas vid en *tilläggsplats*, exempelvis vid en tilläggsplats utanför hamnen. Inte heller för detta begrepp finns en enhetlig rättslig definition. Generellt kan sägas att ett fartyg som har lagt till vid en tilläggsplats har förtöjt fartyget vid ett fast föremål. Försäkringsplikten avseende oljeskador i 10 kap. 13 § sjölagen omfattar situationen då ett utländskt fartyg anlöper eller lämnar en

<sup>20</sup>3 § förordningen (2006:1213) om hamnskydd.

svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Bestämelsen bygger på artikel 7 stycke 11 i oljeskadekonventionen som förutom hamn innefattar ”på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats”.

*Ankarplatser* kan användas av fartyg som inte anlöper hamn eller förtöjer vid en tilläggsplats. Inte heller ankarplatser är definierade i svensk rätt. Ankarplatser finns utmärkta på sjökorten. Dessa platser är inte tvingande för fartygen utan anger endast var det är lämpligt att ankra fartyget. En ankarplats kan således helt enkelt sägas vara där ett fartyg rent faktiskt kastar ankar.

Ankarplatser nämns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapporteringsskyldighet för fartyg i vissa fall, TSFS 2010:159. I dessa föreskrifter finns bestämmelser som syftar till att öka sjö- och miljösäkerheten på svenskt sjöterritorium. Enligt 6 § har ett fartyg som är på väg till en svensk hamn eller ankarplats inom svenskt sjöterritorium en skyldighet att elektroniskt via Sjöfartsverkets fartygsrapporteringssystem bland annat lämna uppgifter om fartygets namn, destinationshamn, antal personer ombord, beräknad ankomsttid till destinationshamnen eller ankarplatsen och beräknad avgångstid från hamnen eller ankarplatsen.

Begreppet ankarplats nämns även i hamnstatskontrolldirektivet. Direktivet ska tillämpas på varje fartyg som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats.<sup>21</sup> I artikel 2 i hamnstatskontrolldirektivet definieras fartyg vid ankarplats som ett fartyg i en hamn eller ett annat område under en hamns jurisdiktion, men inte vid kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn. Samverkan inträffar enligt direktivet när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållande av hamntjänster till och från fartyget.<sup>22</sup>

I direktivet anges att ett fartyg ska vara försäkrat när det *anländer* till en hamn. I svensk rätt används företrädesvis begreppet *anlöpa* i stället för *anlända* (se exempelvis 6 kap. 5 § och 7 kap. 7 § fartygs-säkerhetslagen, 2003:364). Utredningen gör bedömningen att det inte föreligger någon innehållsmässig skillnad mellan begreppen. För att få en enhetlig begreppsanvändning i svenska författningar använder utredningen därför fortsättningsvis begreppet *anlöpa*.

Syftet med försäkringskravet måste, enligt utredningens mening, vara att fartyget ska vara försäkrat både när det anlöper, kvarstannar i och lämnar hamnen. För att kravet ska omfatta hela denna tidsperiod

<sup>21</sup> Artikel 3 Hamnstatskontrolldirektivet.

<sup>22</sup> Artikel 2.



föreslår utredningen att ett fartyg ska ha en försäkring både när det *anlöper eller lämnar* en hamn.

I Sverige finns både allmänna och privata hamnar. Försäkringsplikten för fartyg som inte för svensk flagg ska gälla både när ett fartyg anlöper allmän och privat hamn i Sverige. Ett utländskt fartygs skyldighet bör därför uttryckas på så sätt att den gäller när 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. Problemet kan exempelvis lösas genom att fartyget ankrar vid en ankarplats ute på redan och lastning och lossning sker med hjälp av mindre fartyg. I bland har en hamn av utrymmesskäl inte möjlighet att ta emot samtliga fartyg som vill anlöpa hamnen. Fartygen hänvisas istället till närliggande tilläggs- och ankarplatser.

Ett syfte med försäkringskravet måste enligt utredningens bedömning vara att de fartyg som avser att anlöpa svensk hamn ska omfattas av bestämmelsen. Fartyg som förs med denna avsikt men som av praktiska hänsyn hänvisas till en tilläggs- eller ankarplats bör således även omfattas av kravet på försäkring eller finansiell säkerhet. Sakligt sett kan det inte anses motiverat att vid utformningen av försäkringsplikten skilja mellan de olika situationerna. Utredningen finner på grund av det anförda att de svenska reglerna bör omfatta fartyg som inte för svensk flagg, också då de anlöper eller lämnar en tilläggs- eller ankarplats på svenskt sjöterritorium och således inte bara när de anlöper eller lämnar en svensk hamn.

Det noteras att kraven på försäkringen eller den finansiella säkerheten som behandlas i avsnitt 4.2.3 även gäller fartyg som inte för svensk flagg och som anlöper eller lämnar svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats.

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

**Utredningens förslag:** Redare för utländska fartyg, vilka används för verksamhet på svenskt sjöterritorium ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen. Detta gäller dock inte om kravet på försäkring eller finansiell säkerhet strider mot internationell rätt.

Av artikel 4.2 i försäkringsdirektivet framgår att medlemsstaterna, i överensstämmelse med internationell rätt, kan kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg och som är verksamma inom deras territorialvatten ska inneha en försäkring. Utredningens uppdrag omfattar att utreda om Sverige bör kräva att utländska fartyg som anlöper dess farvatten är försäkrade och i så fall hur tillämpningsområdet bör utformas.

En stats inre vatten utgörs av de vattenområden som ligger innanför de så kallade baslinjerna, i praktiken främst vattendrag, hamnar och inre skärgårdsområden.<sup>23</sup> Den normala baslinjen utgörs av lågvattenlinjen utmed kusten.<sup>24</sup> Kuststaten har full suveränitet över sitt inre vatten eftersom detta anses utgöra en integrerad del av territoriet. Varje stat har sedan rätt till ett territorialhav på högst tolv nautiska mil räknat från baslinjen.<sup>25</sup> Territorialhavet tillsammans med det inre vattnet utgör statens sjöterritorium.<sup>26</sup> Det 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 av principen om utländska fartygs rätt till så kallad oskadlig genomfart. Rätt till oskadlig genomfart föreligger endast på ett lands territorialvatten och inte på dess inre vatten.<sup>27</sup>

### *Överväganden*

Tankarna bakom försäkringsdirektivet är att stärka passagerarnas ställning och trygga deras rätt till ersättning vid en olycka. Enligt kommittédirektiven ska utredningens utgångspunkt vara att det ska uppnås ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt. Utredningen har i avsnitt 4.2, som en del av direktivets genomförande, föreslagit att redare för fartyg som för svensk flagg och utländska fartyg som anlöper svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet. Utländska fartyg som är verksamma inom svenskt territorialvatten utgör också en potentiell risk för att orsaka en sjöfartsolycka. Att inte låta försäkringsskyldigheten omfatta utländska fartyg som är verksamma

<sup>23</sup> 2 § lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

<sup>24</sup> Ett detaljerat regelverk kompletterar denna huvudregel för fastställande av baslinjen vid till exempel bukter, flodmynningar och öar. Skärgård och hamnar utgör generellt inre vatten.

<sup>25</sup> 3 och 4 §§ lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

<sup>26</sup> 1 § lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

<sup>27</sup> Artikel 18 havsrättskonventionen.

inom svenskt territorialvatten kan innebära en inte obetydlig brist i passagerarnas skydd. Den skadelidandes ställning ska inte vara beroende av nationaliteten på fartyget och inte heller av om fartyget anlöpte hamn, tilläggs- eller ankarplats eller inte.

Konkurrenssituationen för redare som enligt försäkringsdirektivet ska ha en fartygsförsäkring kan till viss del påverkas i negativ riktning, om inte försäkringskravet är obligatorisk beträffande alla de fartyg som är verksamma inom Sveriges territorialvatten.

Enligt försäkringsdirektivet kan en medlemsstat kräva att ett fartyg som för en annan stats flagg och som är verksamma inom dess *territorialvatten* ska täckas av en försäkring. Denna skrivning torde bero på att det endast är i en kuststats territorialvatten som dess suveränitet kan inskränks av principen om oskadlig genomfart. Om förslaget om försäkringsplikt för dessa fartyg endast avsåg territorialvattnet skulle Sverige, i detta avseende, inte kunna ingripa mot utländska fartyg som befann sig i dess inre vatten. Det inre vattnet bildar tillsammans med territorialhavet svenskt sjöterritorium. Förslaget bör därför avse redare för utländska fartyg som bedriver verksamhet på svenskt *sjöterritorium*.

Sammanfattningsvis bör det, enligt utredningens mening, främst av passagerarhänsyn krävas att även utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium har en försäkring eller finansiell säkerhet.

De regler som utredningen föreslår avseende fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium ska vara i överensstämmelse med internationell rätt. Detta innebär att bestämmelserna inte får hindra utländska fartygs rätt till *oskadlig genomfart*. En genomfart är enligt havsrättskonventionen oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet.<sup>28</sup> I artikel 19 havsrättskonventionen lämnas en uttömmande uppräkningslista av handlingar som anses störa kuststatens fred, ordning och säkerhet. Genomfarten måste även vara oavbruten och skyndsamt för att kunna tillåtas som oskadlig genomfart. Detta innefattar dock en rätt att stoppa och ankra i den omfattning detta sammanhänger med normal navigation eller blir nödvändigt på grund av force majeure, nöd eller vid hjälp till personer, fartyg eller luftfartyg i nöd eller fara.<sup>29</sup> Utredningen har föreslagit en försäkringsplikt avseende utländska fartyg som bedriver *verksamhet* på svenskt sjöterritorium. I syfte att undanta fartyg som är på oskadlig genomfart bör förslaget kompletteras med en bestämmelse

<sup>28</sup> Artikel 17-19 havsrättskonventionen.

<sup>29</sup> Prop. 1995/96:140, avsnitt 5.2.

se som anger att skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet inte gäller om kravet strider mot internationell rätt. Försäkringsplikten innefattar därmed endast fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium och inte de fartyg som är på oskadlig genomfart. Utredningen gör därför bedömningen att kravet på försäkring eller finansiell säkerhet är utformat i överensstämmelse med internationell rätt.

#### 4.4 Försäkringsbevis

**Utredningens förslag:** Befälhavaren är skyldig att ombord på fartyget medföra bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som utfärdats av försäkringsgivaren eller den som utställt säkerheten. Försäkringsbeviset ska visa att en tillräcklig försäkring eller en finansiell säkerhet finns för fartyget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska framgå av försäkringsbeviset.

#### Skyldigheten att medföra försäkringsbevis ombord på fartyget

Ett eller flera bevis om försäkring ska enligt försäkringsdirektivet medföras ombord på fartyget. Det framgår emellertid inte av direktivet vilket subjekt som ska vara ansvarig för att beviset medförs ombord.

Varje fartyg ska ha en befälhavare och det är befälhavaren som är högsta ansvariga person på ett fartyg. Vissa av befälhavarens ansvarsområden framgår av 6 kap. sjölagen. Befälhavaren ska bland annat se till att fartyget är sjövärdigt och att fartyget 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 enligt 10 kap. sjölagen ombord på ett fartyg åligger befälhavaren.

De skyldigheter som befälhavaren i dag är ålagd att uppfylla enligt 6 kap. sjölagen bär stora likheter med skyldigheten att medföra ett försäkringsbevis på fartyget. Denna omständighet, sammantaget med att befälhavaren enligt 10 kap. sjölagen har motsvarande skyl-

dighet i fråga om certifikat, gör att befälhavaren enligt utredningens mening även bör åläggas en skyldighet att ombord på fartyget medföra försäkringsbevis avseende försäkring eller finansiell säkerhet i enlighet med försäkringsdirektivet.

### Försäkringsbevisets innehåll

Innehavet av en försäkring ska enligt försäkringsdirektivet styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget. Försäkringsbeviset ska innehålla uppgift om fartygets namn, IMO-nummer och registreringshamn. Även fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe ska framgå av beviset såväl som försäkringens art och varaktighet. Slutligen ska beviset innehålla försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats. Om det språk som används i försäkringsbevisen varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk. En tillsynsmyndighet ska kontrollera att försäkringsbeviset uppfyller kraven (se närmare avsnitt 4.6.1). (Artikel 6)

Det är enligt direktivet försäkringsgivaren som utfärdar försäkringsbeviset. Direktivet öppnar för andra sätt att försäkra sig än genom en ansvarsförsäkring. Detta innebär att andra handlingar än traditionella försäkringsbrev måste accepteras som bevis om försäkring. Vid försäkring i en P&I-klubb blir försäkringstagaren medlem i klubben och får istället för ett försäkringsbrev ett medlemsbevis i form av ett så kallat "certificate of entry". Vid användande av självförsäkring och finansiell säkerhet är dokumentationen som redaren använder som bevis om försäkring beroende av på vilket sätt de valt att självförsäkra respektive vad för sorts säkerhets som används.

En enhetlig utformning av försäkringsbeviset kan i och för sig antas främja en snabb och säker kontroll av att försäkringsplikten är fullgjord. Mot den angivna bakgrunden synes det emellertid knappast möjligt att införa något mer formellt krav på själva utformningen. Det avgörande är enligt utredningens uppfattning att dokumentet eller dokumenten verkligen innehåller samtliga de föreskrivna uppgifterna för att kunna godkännas av tillsynsmyndigheten. Redaren har självfallet ofta ett eget intresse av att dokumentationen är så tydlig och fullständig att kontrollen inte blir fördröjd.

Syftet med kontrollen är att säkerställa att ett fartyg täcks av en tillräcklig försäkring i enlighet med bestämmelserna i begränsningskonventionen och i 9 kap. sjölagen. Försäkringen måste därmed omfatta de fordringar som anges i artikel 2 konventionen (9 kap. 2 § sjölagen) och fartyget måste vara täckt upp till de belopp som krävs enligt konventionen (9 kap. 5 § sjölagen). Detta synes, i vart fall i ett inledande skede, kunna vålla praktiska problem vid kontrollen av en styrkt självförsäkring och finansiell säkerhet.

Grunden för att använda självförsäkringsformen är att verksamheten är av den omfattningen att man redan inom organisationens ram har en tillräcklig kostnadsspridning. När självförsäkrare i olika sammanhang jämföras med försäkringsbolag synes det avgörande vara att man har liknande möjligheter att bära stora förluster. Någon tanke att risken vid vissa verksamheter skulle fördelas efter försäkringsmässiga riktlinjer har inte åberopats.<sup>30</sup>

En finansiell säkerhet ska enligt artikel 3.b ha liknande skyddsvillkor för att godtas som försäkring. Fartyget måste av den finansiella säkerheten täckas upp till det belopp som anges i begränsningskonventionen. Det är även viktigt att säkerhetens värde vid behov kan realiseras.

### Ombord på fartyget

Försäkringsbeviset eller bevisen ska enligt direktivet medföras ombord på fartyget. Utredningen har fått erfara att det i vissa fall även via Internet kan verifieras både att fartyget är försäkrat och försäkringens omfattning. Denna information på Internet uppdateras varje dygn. I vilken form det finns möjlighet att ta del av säker information om en försäkring varierar bland annat efter vilken typ av försäkring som används för att täcka fartyget. Det bör därför enligt utredningens mening vara upp till fartygets redare att avgöra på vilket sätt bevis om försäkring ska medföras ombord på fartyget. Det ytterst avgörande måste dock vara att inspektionsmyndigheten kan genomföra sin kontroll. Detta kommer normalt sett i dag att innebära att försäkringsbeviset medförs i skriftlig form. Enligt utredningens uppfattning måste emellertid lagstiftningen lämna utrymme för en utveckling i riktning mot ökad användning av elektroniska dokument.

---

<sup>30</sup> Bengtsson, Bertil, *Försäkringsteknik och civilrätt*, , uppl. 1, 1998, s. 153.

## Uppvisas på begäran av inspektionsmyndigheten

En förutsättning för att förekomsten av en försäkring ska kunna kontrolleras är att försäkringsbeviset uppvisas på begäran av inspektionsmyndigheten. I 5 kap. 17–18 och 20 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns det bestämmelser som enligt utredningens mening hanterar denna situation. 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 är vidare skyldig att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och de upplysningar som behövs vid tillsynsförrättningarna. (Se närmare avsnitt 4.6.1)

## Delegation till regeringen

Försäkringsbeviset ska, som nämnts, innehålla vissa uppgifter och vara författat eller översatt till vissa angivna språk. I artikel 288 i EUF-fördraget anges att ett direktiv med avseende på det resultat som ska uppnås ska vara bindande för varje medlemsstat till vilken det är riktat. Enligt samma bestämmelse överläts det åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. EU-domstolen har i ett flertal domar förklarat att genomförandet av ett direktiv i nationell rätt inte nödvändigtvis kräver att direktivets bestämmelser återges formellt eller ordagrant i en uttrycklig och specifik lagregel.<sup>31</sup> Det är emellertid nödvändigt att bestämmelserna i den nationella rättsordningen säkerställer att direktivet tillämpas fullt ut, att den rättsliga situation som följer av dessa bestämmelser är tillräckligt klar och precis samt att de personer som berörs ges möjlighet att få full kännedom om sina rättigheter och skyldigheter och, i förekommande fall, ges möjlighet att göra sina rättigheter gällande vid de nationella domstolarna.

Försäkringsbeviset ska enligt direktivet innehålla identifikationsuppgifter avseende fartyg, fartygsägare och försäkringsgivare. Därutöver ska beviset innehålla uppgifter om försäkringens art och varaktighet. Slutligen föreskrivs att beviset ska vara författat på eller översatt till vissa angivna språk. Det är med hänsyn till uppgifternas detaljerade karaktär lämpligt att kraven på beviset i detta avseende anges i förordningsform. Detta är tillräckligt för att säkerställa att

<sup>31</sup> Se exempelvis domen den 30 november 2006 i mål C-32/05, kommissionen mot Luxemburg, REG 2006, s. I-11323.

direktivet tillämpas fullt ut, att den rättsliga situation är tillräckligt klar och precis samt att de personer som berörs får full kännedom om sina rättigheter och skyldigheter, uppfylls.

Genom införandet av bestämmelser om redarens försäkringsplikt och skyldigheten att medföra försäkringsbevis ombord på fartyget ålägger det allmänna en enskild skyldigheter. Föreskrifter rörande sådana förhållanden ska enligt 8 kap. 2 § 2 regeringsformen meddelas genom lag. Regeringen kan emellertid enligt 8 kap. 3 § regeringsformen i lag bemyndigas att meddela föreskrifter rörande sådana förhållanden. Mot bakgrund av att de krav som ställs på försäkringsbeviset är av detaljerade karaktär bör regeringen ges till uppgift att meddela föreskrifter om de uppgifter ett försäkringsbeviset ska innehålla.

#### 4.5 Krav direkt mot försäkringsgivaren

Utredningens uppdrag har även omfattat att analysera i vilken mån redan gällande svensk rätt på försäkringsområdet bör vara tillämplig på sådana försäkringar som avses i direktivet.

**Utredningens förslag:** En möjlighet till direktkrav bör finnas i sjölagen avseende försäkringar som har tecknats hos en P&I-klubb eller ett försäkringsbolag, samt avseende självförsäkring och finansiella säkerheter. I sjölagen ska anges att reglerna om direktkrav i försäkringsavtalslagen (2005:104) är tillämpliga på dessa försäkringsformer.

##### 4.5.1 Rätt till direktkrav avseende P&I- och företagsförsäkringar

En möjligheten för den skadelidande att rikta sitt krav på skadestånd direkt mot försäkringsgivaren finns i försäkringsavtalslagen (2005:104) (FAL). När den skadeståndsskyldige har en ansvarsförsäkring kan den skadelidande enligt 9 kap. 7 § första stycket FAL i vissa situationer rikta krav direkt mot försäkringsgivaren på ersättning enligt försäkringsavtalet. En förutsättning är att den försäkrade enligt lag eller annan författning är skyldig att ha ansvarsförsäkring som omfattar skadan, konkurs har beslutats eller offentligt ackord



har fastställts beträffande den försäkrade, eller den försäkrade är en juridisk person som numera är upplöst.

Eftersom försäkringsdirektivet innehåller krav på en obligatorisk ansvarsförsäkring är det i detta sammanhang av störst intresse att behandla frågan om direktkrav vid lagstadgad ansvarsförsäkring. Vad angår grunden för direktkrav intar obligatorisk ansvarsförsäkring en särställning eftersom den försäkrade mycket väl kan vara i stånd att betala skadeståndet. Direktkrav tillåts i denna situation närmast för att göra det enklare och snabbare för den ytterst skadelidande att få ut skadestånd.<sup>32</sup>

Bestämmelsen om direktkrav ger dessutom försäkringsgivaren rätt att träffa en överenskommelse med den skadelidande även om den försäkrade motsätter sig uppgörelsen. Från den ersättning direktkravet avser ska av naturliga skäl avräknas vad den skadelidande redan kan ha fått ut från den försäkrade.

Enligt 1 kap. 6 och 7 §§ FAL kan möjligheten till direktkrav avseende bland annat sjöförsäkring avtalas bort i försäkringsvillkoren. Avtalsfriheten är emellertid begränsad till förhållandet mellan parterna och gäller inte i förhållande till tredje man. Detta innebär att en skadelidande passagerare även vid sjöförsäkringar kan vända sig direkt till den som beviljat en försäkring. Av förarbetena till FAL framgår att försäkringsbranschen vid tillkomsten av FAL ansåg att den internationella konkurrensen motiverade avtalsfrihet också i förhållande till tredje man när det gäller sjöförsäkringar.<sup>33</sup> Det framhölls att bestämmelser om direktkrav fanns i ett antal sjörättsliga konventioner. Av konventionerna hade dock endast oljeskadekonventionen tillträtts av Sverige och bestämmelsen om direktkrav har intagits i 10 kap. 14 § sjölagen. Regeringen ansåg emellertid att de skadelidande vid sjötransporter borde ha ett likvärdigt skydd med övriga försäkringar i FAL. Med hänsyn till att endast oljeskadekonventionen ratificerats gjorde regeringen bedömningen att avtalsfriheten för sjöförsäkringar vid detta tillfälle borde begränsas till förhållandet mellan parterna och alltså inte utvidgas till att gälla i förhållande till tredje man.

I försäkringsavtalet anges det i vilken utsträckning försäkringen omfattar den försäkrades skadeståndsskyldighet. Detta gäller även vid obligatorisk försäkring. I författningar som reglerar obligatorisk ansvarsförsäkring finns ofta bestämmelser som uppställer krav på försäkringen. Krav kan exempelvis ställas på vilka fordringar försäkringen

<sup>32</sup> Bengtsson, Bertil, *Försäkringsavtalsrätt*, uppl. 1, 2006, s. 117.

<sup>33</sup> Prop. 2003/04:150, s. 141 f.

ska omfatta, vilket belopp försäkringen ska uppgå till, vilket geografiskt område försäkringen ska täcka och den tidsperiod försäkringen ska gälla. Gemensamt för sådana författningar är att dess bestämmelser ger riktlinjer för de som bedriver viss näringsverksamhet.<sup>34</sup> Det är den som driver verksamheten och inte försäkringsbolaget som svarar för att försäkringen får föreskrivet innehåll. Själva rätten till direktkrav är således beroende av försäkringsavtalet. Innehåller avtalet undantag för den aktuella situationen, täcker försäkringens inte den skadelidandes fordring fullt ut eller är försäkringen inte tillämplig rent geografiskt har den skadelidande inte rätt till ersättning eftersom dennes rättigheter inte går längre än avtalet.

En direktkravs rätt finns även enligt viss speciallagstiftning. I Atenkonventionen,<sup>35</sup> artikel 4.a.10, finns en rätt att rikta ersättningsanspråk direkt mot det bolag där transportören försäkrat sitt ansvar. Enligt konventionen kan direktkravsersättning utgå avseende ansvar enligt konventionen för dödsfall eller personskada. En förutsättning för denna rätt till direktkrav är att passageraren färdats på ett fartyg som omfattas av Atenförordningens tillämpningsområde. Atenförordningen är tillämplig på internationella transporter och på nationell befordran med fartyg av klass A och B. Sverige kan även välja att låta förordningens bestämmelser gälla för fartyg av klass C, D och E. Ett ytterligare krav är att fartyget ska vara godkänt för befordran av fler än tolv passagerare. En rätt till direktkrav finns, som ovan nämnts, även avseende oljeskador i 10 kap. sjölagen.

### *Överväganden*

Försäkringsdirektivet innehåller inte någon bestämmelse om rätt till direktkrav. Efter att försäkringsdirektivet genomförts i svensk rätt kommer det emellertid att finnas en skyldighet för redaren att enligt lag ha en ansvarsförsäkring. Utredningens utgångspunkt är att det ska uppnås ett så starkt och effektivt skydd som möjligt för de skadelidande. Utredningen anser därför att den skadelidande vid sjötransporter bör ha samma möjlighet som vid övriga försäkringar att vända sig direkt till försäkringsgivaren. Vidare har vissa passagerare enligt Atenförordningen en rätt att rikta anspråk direkt mot försäkringsgivaren. Det skulle vara ologiskt om en direktkravs rätt

---

<sup>34</sup> van der Sluijs, Jessika, *Direktkravs rätt vid ansvarsförsäkring*, 2006, s. 168 f.

<sup>35</sup> Väsentliga delar av Atenkonventionen kommer genom Atenförordningen att från och med senast den 31 december 2012 att gälla i Sverige.

fanns enligt Atenförordningen men inte enligt de bestämmelser som genomför försäkringsdirektivet. Passagerarens rättighet till direktkrav skulle i sådant fall vara beroende av om det fartyg de färdades med hörde till Atenförordningens tillämpningsområde eller inte. Enligt utredningens mening bör därför bestämmelserna i FAL om direktkrav vara tillämpliga på alla former av sjöförsäkringar. Som framgår i det följande (avsnitt 4.5.3) kan det emellertid finnas skäl att tydliggöra rättsläget genom en uttrycklig särbestämmelse i sjölagen.

#### 4.5.2 Rätt till direktkrav avseende självförsäkring och finansiella säkerheter

FAL tillämpas på situationer där den försäkrade tecknat en försäkring hos ett försäkringsbolag. Begreppet försäkring finns emellertid inte definierat i FAL. Försäkringsrörelse anses föreligga när verksamheten går ut på att yrkesmässigt göra utfästelser att mot vederlag utge ekonomisk ersättning eller utföra en bestämd prestation vid ovissa händers inträffande.<sup>36</sup>

En redare kan även uppfylla försäkringsdirektivets krav på försäkring genom att ställa en *finansiell säkerhet* för sina förpliktelser vid en olycka. Eftersom FAL endast omfattar försäkringar som träffats hos ett försäkringsbolag synes bestämmelserna om direktkrav i FAL inte omfatta en finansiell säkerhet.

När det gäller försäkringsformen *styrkt självförsäkring* gäller inte heller FAL. Om redaren själv har valt att stå risken för skador, genom att exempelvis fondera medel, har den skadelidande naturligt ingen annan att rikta kraven mot än redaren. En förutsättning för att det vid styrkt självförsäkring överhuvudtaget ska kunna framställas ett direktkrav är att redaren försäkrat sitt ansvar hos en från redaren fristående juridisk person, till exempel genom ett så kallat captive-bolag.

I sjölagen finns en särskild bestämmelse om direktkrav vid oljeskador (10 kap. 14 och 16 §§). Den är utformad på så sätt att den även gäller för annan betryggande säkerhet.

För att uppnå ett så starkt, effektivt och enhetligt skydd för de skadelidande som möjligt är det enligt utredningens mening viktigt att inte passageraren i allt för stor utsträckning blir beroende av vilken försäkringsform som redaren har valt, för att ha en rätt till direktkrav. En rätt till direktkrav vid finansiella säkerheter överens-

<sup>36</sup> SOU 1983:5 s. 39 f.

stämmer även med synen i 10 kap. sjölagen. Utredningen finner därför att kompletterande bestämmelser till försäkringsdirektivet om direktkrav vid finansiella säkerheter och självförsäkring bör införas.

#### **4.5.3 Bestämmelse om direktkrav i sjölagen**

Utredningen har gjort bedömningen att FAL:s direktkravsbestämmelse gäller avseende sjöförsäkringar, men inte avseende finansiella säkerheter och självförsäkring. Utredningen har även föreslagit en direktkravs rätt för skadelidande avseende finansiella säkerheter och självförsäkring.

En bestämmelse om direktkrav på grund av en obligatorisk försäkring har en stark koppling till bestämmelsen om försäkringsplikt. Bestämmelserna om redarens försäkringsplikt föreslås införas i sjölagen. Tillämpningen av en direktkravs rätt vid olyckor till sjöss underlättas, enligt utredningen uppfattning, om bestämmelsen placeras i sjölagen, tillsammans med regeln om försäkringsplikt. En förenkling av tillämpningen, sammantaget med att det avseende de finansiella säkerheterna och självförsäkring måste införas en direktkravs rätt gör enligt utredningen att det bör införas en ny särskild bestämmelse om direktkrav i sjölagen.

#### **4.5.4 Skadelidande som kräver ersättning enligt direktkravs rätten i sjölagen**

Försäkringsdirektivet innehåller generella bestämmelser om försäkringsplikt för fartyg med en bruttodräktighet av minst 300. Detta innebär att en lagfäst rätt till direktkrav, som kopplas till försäkringsdirektivets tillämpningsområde, skulle komma att omfatta ett stort antal olika situationer, där den skadelidandes intresse kan ha ganska varierande styrka och i vissa fall skyddas av andra regler.

Vad gäller skadelidande passagerare, synes de i stor utsträckning kunna åberopa sig på direktkravs rätten enligt Atenförordningen. Beroende på om Sverige väljer att låta C-, D- och E-klassade fartyg omfattas av Atenförordningen kan emellertid passagerare på sådana fartyg komma att använda sig av en direktkravs rätt i sjölagen. Till detta kommer att Atenförordningens bestämmelser endast reglerar transportörens inomobligatoriska ansvar. En skadelidande som väljer att kräva ersättning på utomobligatorisk grund skulle därmed kunna

få en förstärkt rätt till direktkrav genom en särskild bestämmelse i sjölagen. Kravet på försäkring och möjligheten till direktkrav enligt Atenförordningen är begränsade till dödsfall eller personskada. En skadelidande passagerare, som i och för sig omfattas av Atenförordningen, kan därför komma att använda sig av en direktkravs rätt i sjölagen för att få ersättning för andra typer av fordringar som omfattas av försäkringen enligt försäkringsdirektivet, till exempel skadat handbagage. För det fall att transportörens försäkring inte är tillräcklig eller att transportörens försäkringsbolag inte klarar att betala ut ersättning, kan den skadelidande passageraren även kräva ersättning från redaren enligt 7 kap. 1 § sjölagen och därmed vända sig till den försäkringsgivare där rederiet försäkrat sitt ansvar.

Om ett lastfartyg eller ett tankfartyg är inblandat i en olycka kan ett rederi eller staten vara en skadelidande part som använder sig av en utvidgad direktkravs rätt enligt sjölagen.

Av det sagda framgår att olika parter kan tänkas komma att utnyttja en särskild direktkravs rätt enligt sjölagen och att den således skulle få praktisk betydelse.

#### 4.5.5 Utformningen av direktkravs rätten

Den skadelidandes möjlighet att erhålla ersättning är beroende av utformningen av direktkravs rätten, närmare bestämt av försäkringsgivarens möjlighet att framställa invändningar mot den skadelidandes krav. Även bestämmelser om information till den skadelidande och bestämmelser som reglerar situationen att försäkringsgivaren har betalt ut ersättning till den försäkrade kan påverka den skadelidandes rätt.

Även möjligheten för försäkringsgivare att hålla nere sina kostnader påverkas självklart av direktkravs rättens utformning. Denna möjlighet påverkar i sin tur premienivån och redarkollektivet i stort.

Direktkravet är inte utformat på ett konformt sätt i de författningar som innehåller en sådan möjlighet. Av särskilt intresse i detta sammanhang är utformningen av direktkravs rätten i FAL och i 10 kap. sjölagen, vilka regelverk dock ska beskrivas helt översiktligt.

## Direktkravsrätten enligt FAL

### *Invändningar mot direktkravet*

En grundläggande förutsättning för direktkrav är att ansvarsförsäkringen gäller vid tiden för försäkringsfallet och omfattar skadan. Den skadelidande saknar således rätt att få ut gottgörelse till större belopp eller under andra förutsättningar än vad försäkringsavtalet anger.

Försäkringsgivaren har enligt FAL i princip samma möjlighet att mot den skadelidande framställa invändningar rörande *skadeförhållandet* som kunde ha framförts mot den försäkrade. Bland annat kan försäkringsgivaren invända att det inte föreligger någon skadeståndsskyldighet, till exempel genom att det saknas laglig grund för ansvar eller bristande orsakssamband, eller att det råder begränsningar i skadeståndsansvaret, genom redarens begränsade ansvar enligt 9 och 10 kap. sjölagen.

Av 9 kap. 7 § FAL framgår det att den skadelidande kan rikta krav direkt mot försäkringsgivaren på ersättning "enligt försäkringsavtalet". Bestämmelsen innebär att försäkringsgivaren som utgångspunkt kan framföra samtliga de invändningar rörande *försäkringsförhållandet* som han eller hon kunde ha framfört mot den försäkrade. Försäkringsgivaren kan därmed framställa invändningar om utebliven eller försenad premiebetalning mot den skadelidande. När det gäller brott mot de så kallade biförpliktelserna, det vill säga riskupplysnings- och omsorgsförpliktelserna, har försäkringsgivaren större möjligheter att framställa invändningar vid företagsförsäkringar än vid konsumentförsäkringar. Jämför 7 kap. 2 § FAL.

### *Information om direktkravet till den försäkrade*

Försäkringsbolaget har en informationsplikt i förhållande till den försäkrade (9 kap. 7 §). Den försäkrade ska, när så är möjligt, få ett meddelande om direktkravet. Direktkravet rör den försäkrades skadeståndsansvar, och det är naturligt att denne vill bevaka hur bolaget behandlar kravet. En dom mot försäkringsbolaget eller en överenskommelse med bolaget inverkar inte på skadeståndsansvaret i sådana avseenden. Försäkringsbolagets mellanhavande med den skadelidande får således inte några omedelbara rättsverkningar för den försäkrades del, såvitt gäller skadeståndsskyldighet som faller utanför försäkringsskyddet. Den försäkrade kan alltså vägra att utge

skadestånd motsvarande självriskan eller att betala ersättning till den skadelidande utöver försäkringsbeloppet.

#### *Information till den skadelidande*

Såväl den försäkrade som försäkringsbolaget är skyldiga att på begäran av den skadelidande upplysa denne om en gällande ansvarsförsäkring (9 kap. 7 §). Den försäkrade ska i denna situation ange även vilket bolag som meddelat försäkringen. Försäkringsbolagets upplysningsplikt anses omfatta innehållet i försäkringsvillkoren, särskilt om undantag gäller för det aktuella skadefallet.<sup>37</sup> Däremot kan man inte begära upplysningar om försäkringens detaljer från den försäkrades sida.

#### *Försäkringsgivarens utbetalning till den försäkrade*

Bestämmelsen om direktkrav i 9 kap. 7 § kompletteras i 9 kap. 8 § av en bestämmelse om vad som gäller för det fall försäkringsbolaget har betalat ut ersättning ur en ansvarsförsäkring till försäkringstagaren utan att den som har rätt till skadestånd ekonomiskt tillgodoses av den försäkrade. I en sådan situation blir försäkringsbolaget ansvarigt mot den skadeståndsberättigade, dock högst med ett belopp som motsvarar vad den försäkrade har fått.

### **Direktkravsrätten enligt 10 kap. sjölagen**

Bestämmelserna om direktkrav i 10 kap. 14 § sjölagen är utformade efter förebild av artikel 7, åttonde stycket i oljeskadekonventionen. Bestämmelserna i sjölagen innebär att försäkringsgivaren är fri från ansvar om fartygets ägare är fri från ansvar för skadan. Försäkringsgivaren får göra gällande de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 10 kap. 3 § andra stycket sjölagen mot den skadelidande. Försäkringsgivaren har möjlighet att mot en direktkravstalan invända också att den försäkrade har vållat skadan uppsåtligen och att försäkringsgivaren därför ska vara fri från ansvar.<sup>38</sup> Försäkringsgivarens ansvarighet får inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller för fartyget. Försäkringsgivaren får sålunda mot den skadelidandes direktkrav

<sup>37</sup> Prop. 2003/04:150, s. 481.

<sup>38</sup> Den skadelidande får i ett sådant fall vända sig mot fartygsägaren för att få ersättning.

begränsa sitt ansvar även om fartygets ägare enligt 10 kap. 5 § tredje stycket sjölagen inte har rätt till ansvarsbegränsning.

När talan förs mot försäkringsgivaren av någon annan än ägaren, till exempel av den skadelidande vid ett direktkrav, kan försäkringsgivaren inte i vidare mån än som följer av 14 § andra stycket till befrielse av sitt ansvar åberopa omständighet som han eller hon kunnat åberopa mot ägaren. Försäkringsgivaren får inte göra gällande några andra invändningar mot den skadelidande som han eller hon skulle ha varit berättigad att göra gällande mot ägaren. Han kan alltså inte mot den skadelidande åberopa invändningar grundade på försäkringsavtalet eller över huvud taget på förhållandet mellan honom och fartygsägaren. (Motsvarande bestämmelser finns för övrigt i 25 § tredje stycket atomansvarighetslagen, 1968:45.)

### Överväganden

Vid utformningen av en direktkravs rätt bör den skadelidandes skyddsvärda ställning klargöras. De skadelidande som använder sig av en direktkravs rätt i sjölagen kan, på samma sätt som vid ett direktkrav enligt FAL, både vara privatpersoner och företag.

Utredningens utgångspunkt, enligt kommittédirektivet, ska genomgående vara att ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt uppnås. Mot detta ska ställas redarnas intresse av att hålla nere kostnaderna för den försäkring de enligt lag är tvungna att ha. 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.

Direktkravs rätten i sjölagen bör, mot bakgrund av de skadelidandes snarlika ställning samt till att FAL nyligen trätt i kraft, vara utformad på samma sätt som i FAL. Det är, enligt utredningens mening, mest lämpligt att det i sjölagens direktkravs bestämmelse anges att reglerna om direktkrav i FAL är tillämpliga på den generella försäkring eller finansiella säkerhet som redare ska ha enligt sjölagen. Med försäkring avses försäkringar som har tecknats hos en P&I-klubb eller ett försäkringsbolag samt självförsäkring. Genom en sådan bestämmelse bibehålls den balans som ligger bakom regleringen i försäkringsavtalslagen samtidigt som det tydliggörs i sjölagen – i direkt anslutning till bestämmelserna om försäkringsplikten – vad



som gäller i detta avseende. Det torde främst vara bestämmelserna i 7 kap. 2 §, 9 kap. 7 och 8 §§ FAL som ska tillämpas när den skadelidande riktar krav på ersättning mot försäkringsgivaren.

#### 4.5.6 Domsrätt och lagval vid direktkrav

Sjöfartsnäringen är i stor utsträckning internationaliserad. Det är inte ovanligt att ett fartyg som för ett lands flagg, transporterar passagerare hemmahörande i ett annat land, på svenskt sjöterritorium samt att fartyget är försäkrat hos ett försäkringsbolag i ett tredje land. Trots att Sverige inför en rätt till direktkrav i sjölagen kanske den olycksdrabbade passageraren inte kan använda sig av bestämmelsen på grund av hur bestämmelserna om vilket lands domstolar som ska pröva tvisten eller vilket lands lag som ska tillämpas på förhållandet är utformade. (Även vissa andra förslag, än de som gäller rätten till direktkrav, går för övrigt något längre än vad som följer av försäkringsdirektivet.) Utredningen vill därför i detta sammanhang kort belysa frågan om domsrätt och lagval för att ge en bild av de föreslagna reglernas praktiska genomslag. Framställningen gör inte anspråk på fullständighet.

##### *Domsrätt*

Rättegångsbalkens 10 kap. innehåller bestämmelser om de allmänna domstolarnas behörighet i tvistemål. Bestämmelserna reglerar inte direkta frågor om svensk domstols behörighet i internationella tvister, det vill säga svensk domsrätt. Trots detta har domstolarna – inte minst tidigare då internationella överenskommelser var mindre vanliga – genom analogier från 10 kap. rättegångsbalken bedömt också svensk domsrätt.

Frågor om vilket lands domstolar som har domsrätt regleras, i förhållande till medlemsstater inom EU, numera av Bryssel I-förordningen. I förhållande till några små territorier som tidigare tillhört EU-stater gäller Brysselkonventionen, som i stora delar överensstämmer med Bryssel I-förordningen. Enligt lagen (1998:358) om Brysselkonventionen gäller konventionen som svensk lag. I förhållande till Island, Norge och Schweiz gäller i stället 2007 års Luganokonvention. Konventionen är i allt väsentligt likalydande med Bryssel I-förordningen och gäller som svensk lag.

För att Bryssel I-förordningen ska vara tillämplig ska den tvist det gäller ha internationell anknytning. Det internationella momentet kan exempelvis vara att svaranden har hemvist i en annan medlemsstat än käranden. När det gäller valet av forum är huvudregeln enligt artikel 2 första punkten i förordningen att talan ska väckas i den stat där svaranden har hemvist.

Särskilda regler för försäkringstvister finns i artiklarna 8–14 Bryssel I-förordningen. I artikel 11.2 förordningen finns en särskild bestämmelse om talan direkt mot försäkringsgivare. Om en sådan talan är tillåten får den skadelidande enligt artikel 11.2 välja mellan domstolar i de land som framgår av artikel 8–10, antingen *vid* domstol som är behörig enligt forumlandets egen lag i fall där försäkringsgivaren inte har och inte ska anses ha hemvist i medlemsstat (artikel 4), *vid* domstol i den medlemsstat där försäkringsgivaren har eller ska anses ha hemvist (artikel 9.1 a), *vid* försäkringsgivarens etableringsort i annan medlemsstat om tvisten rör verksamheten där (artikel 5.5), *vid* försäkringstagarens, den försäkrades eller förmåntagares (men inte skadelidandes) hemvistforum (artikel 9.1 b) eller *vid* domstol i det land där skadan inträffade (artikel 10). En förutsättning är att en direkt talan mot försäkringsgivaren är tillåten, vilket medför att frågan om lagval får betydelse.

Genom att olika länders rätt uppvisar en relativt splittrad bild i fråga om huruvida direktkrav i försäkringsförhållanden ska anses vara tillåtna, får frågan om lagval praktiska konsekvenser. En fråga som uppstår är om tillåtligheten ska bedömas enligt den lag som avser skadeståndsförhållandet eller enligt den lag som är tillämplig lag för försäkringsförhållandet. Vidare kan man tänka sig att den frågan ska bedömas enligt domstolslandets lag. Emellertid har man genom unionsrättsliga regler om lagval klargjort vissa frågor.

### *Lagval*

Svenska domstolar måste i en process med internationell anknytning, förutom frågan om svensk domsrätt föreligger, ta ställning till vilket lands lag som ska tillämpas. Genom medlemskapet i EU ska svenska domstolar i en lagvalssituation tillämpa Rom I-förordningen på avtalsförpliktelser på privaträttens område och Rom II-förordningen på utomobligatoriskt skadestånd. Varken Rom I- eller Rom II-förordningarna förutsätter ömsesidighet. Detta innebär att

medlemsstaterna tillämpar dess lagvalsregler även i förhållande till inte anslutna stater (artikel 2 respektive 3 i de olika förordningarna).

I princip är avtal om lagval giltiga. Enligt Rom I-förordningen ska på ett avtal tillämpas den lag som parterna har valt (artikel 3). Detta gäller även för försäkringsavtal (artikel 7). Parterna i försäkringsavtalet kan således ha avtalet om att viss lag ska vara tillämpligt på avtalet. Om inget avtalats gäller de i Rom I-förordningen angivna objektivt bestämda ländernas lagar.

Huvudregeln enligt Rom II-förordningen är att lagen i det land där skadan uppkommer tillämpas (artikel 4). I Rom II-förordningen har också frågan om lagvalet vid direkt talan mot den ansvarige försäkringsgivaren fått sin lösning. Den skadelidande kan väcka talan om skadestånd direkt mot den ansvariges försäkringsgivare, om detta föreskrivs i den tillämpliga lagen för den utomobligatoriska förpliktelsen eller i den tillämpliga lagen för försäkringsavtalet (artikel 18).

## 4.6 Tillsyn, inspektion och sanktioner

Utredningen har fått till uppgift att överväga om bestämmelser om inspektion och tillträdesförbud i bland annat fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (FSF) är tillräckliga för att genomföra direktivets krav på inspektion, efterlevnad, utvisning med mera. Detta ska ske i ljuset av den analys som gjorts i SOU 2009:90 och den fortsatta hanteringen av det betänkandet.

### 4.6.1 Tillsyn och inspektion

**Utredningens förslag:** Vid en inspektion i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll ska tillsynsmyndigheten undantagslöst undersöka om skyldigheterna att ha en försäkring eller finansiell säkerhet fullgörs samt att ett bevis därom medförs på fartyget.

Tillsynsmyndigheten ska vid övriga inspektioner, om förhållandena inte föranleder annat, undersöka om skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet fullgörs och att bevis om försäkring eller finansiell säkerhet medförs ombord på fartyget.

**Utredningens bedömning:** Bestämmelserna i 5 kap. 17–18 och 20 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) om verkställande av tillsynsförrättningar och skyldighet för redare att lämna bistånd och upplysningar kommer att vara tillämplig på en inspektion där plikten att ha en försäkring eller finansiell säkerhet och bevis därom kontrolleras.

Transportstyrelsens bemyndigande i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) och i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar gäller även vid en inspektion av försäkring, finansiell säkerhet och bevis därom. Detta bemyndigande är tillräckligt för att Transportstyrelsen ska meddela de föreskrifter som kan behövas i anledning av inspektionen av försäkring eller finansiell säkerhet och beviset om att skyldigheterna fullgjorts.

### Tillsyn och inspektion enligt fartygssäkerhetslagen

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt FSL och föreskrifter meddelade med stöd av lagen bland annat när det gäller fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation.<sup>39</sup> Tillsyn utövas vid tillsynsförrättningar.<sup>40</sup> En sådan förrättning kan bland annat utföras som en *inspektion*. Enligt 4 § TSFS 2009:2 definieras inspektion som en inte planlagd tillsynsförrättning. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.<sup>41</sup> Vid en inspektion ska det enligt 5 kap. 8 § FSL undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, fartyget är behörigen lastat eller barlastat, last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport, fartyget är bemannat på ett betryggande sätt, fartyget i övrigt är i behörigt skick, och fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

Kustbevakningen utövar även tillsyn i form av inspektion enligt 5 kap. 8 § FSL.<sup>42</sup> Kustbevakningens tillsyn har den omfattning som framgår av Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2006:30) om Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg. Enligt dessa föreskrifter ska Kustbevakningen bland annat kontrollera certifikat för svenska fartyg som enbart går i nationell trafik.

<sup>39</sup> 5 kap. 1 § 1 p FSL.

<sup>40</sup> 5 kap. 4 § FSL.

<sup>41</sup> 5 kap. 4 § FSL, se nedan att Kustbevakningen i vissa fall även är tillsynsmyndighet.

<sup>42</sup> 5 kap. 1 § andra stycket FSL.

I 5 kap. 17 och 18 §§ FSL finns bestämmelser om verkställande av tillsynsförrättningar. Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har enligt dessa bestämmelser 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 är enligt 5 kap. 20 § FSL skyldig att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och upplysningar som den behöver vid tillsynsförrättningarna.

Av 7 kap. 6 § FSL och 6 kap. 4 § FSF framgår det att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter bland annat om tillsynsförrättningar och tillsynsböcker.

### **Kontroll av försäkringsplikt enligt 10 kap. sjölagen**

Bestämmelser om kontroll av försäkringsplikten vid transport av olja i bulk finns i förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009). Transportstyrelsen har till uppgift att i samarbete med Tullverket och Kustbevakningen kontrollera att fartygsägaren i enlighet med 10 kap. sjölagen har en försäkring eller har ställt en säkerhet samt att certifikat medförs ombord på fartyget.<sup>43</sup> Transportstyrelsen har bemyndigats att efter samråd med Tullverket och Kustbevakningen meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av dessa bestämmelser. Transportstyrelsen har i föreskrifter (2 kap. 25 § TSFS 2009:2) angett att ett sådant certifikat ska visas upp på begäran av en fartygsinspektör, tulltjänsteman eller tjänsteman vid Kustbevakningen när ett fartyg anlöper eller avgår från svensk hamn.

### **Försäkringsdirektivet – inspektion av utländska fartyg i svensk hamn**

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.

Hamnstatskontroll är den kontroll som hamnstatskontrollmyndigheten utför på ett utländskt fartyg enligt SOLAS 74 kap. 1 regel

---

<sup>43</sup> 16 § förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009).

19, MARPOL 73 artikel 5.2 och i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet.<sup>44</sup> Hamnstatskontrolldirektivet ska tillämpas på varje fartyg som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats.<sup>45</sup> I artikel 2 i hamnstatskontrolldirektivet definieras fartyg vid ankarplats som ett fartyg i en hamn eller ett annat område under en hamns jurisdiktion, men inte vid kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn.

Transportstyrelsen är hamnstatskontrollmyndighet i Sverige enligt 5 kap. 1 och 9 §§ FSL och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet. Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion.<sup>46</sup> Ett utländskt fartyg ska enligt 9 kap. 4 § TSFS 2009:2 hållas tillgängligt för hamnstatskontroll när Transportstyrelsen kräver det. Normalt innebär en hamnstatskontroll en kontroll av certifikat.<sup>47</sup>

Hamnstatskontrolldirektivet utgör en omarbetning av rådets direktiv 95/21/EG. Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet, lämnade i betänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet, Hamnstatskontrolldirekt, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90) bland annat förslag på hur det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet kan genomföras i svensk rätt. Tredje sjösäkerhetspaketet föreslog att Transportstyrelsen skulle vara behörig myndighet enligt hamnstatskontrolldirektivet. Denna grundläggande bestämmelse har genomförts i 6 kap. 1 c § FSF och innebär att Transportstyrelsen direkt åläggs att vid de inspektioner av utländska fartyg som är hamnstatskontroller, följa hamnstatskontrolldirektivet.<sup>48</sup>

### Överväganden

Försäkringsdirektivet ställer alltså krav på att det vid varje inspektion av ett fartyg i en *hamn*, i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet, kontrolleras att ett försäkringsbevis medförs ombord.

Enligt hamnstatskontrolldirektivet ska hamnstatskontroll äga rum på fartyg i hamn och fartyg vid ankarplats. Med ankarplats menas i detta avseende ett område i hamnen eller under hamnens jurisdiktion som inte är vid en kaj. Enligt hamnstatskontrollsdirektivet betraktas emellertid situationen att en medlemsstat inspekterar ett fartyg som finns i vatten inom dess jurisdiktion, men inte i en hamn,

<sup>44</sup> SOU 2009:90, s. 55.

<sup>45</sup> Artikel 3 hamnstatskontrolldirektivet.

<sup>46</sup> 5 kap. 9 § FSL.

<sup>47</sup> 5 kap. 9 § FSL.

<sup>48</sup> SOU 2009:90, s. 59 f.

som en inspektion i enlighet med direktivet. (Artikel 3.1 tredje stycket) Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet har i SOU 2009:90 (s. 66), ansett att denna bestämmelse i direktivet främst är av statisk betydelse och därför inte föranleder någon ändring av svensk rätt. Detta torde innebära att Tredje sjösäkerhetspaketet är av uppfattningen att hamnstatskontroll, trots artikel 3.1. tredje stycket, endast ska genomföras i hamn eller vid ankarplats inom hamnens område eller ett område under hamnens jurisdiktion.

Ett sådant synsätt innebär enligt utredningens mening att försäkringsdirektivet endast ställer ett krav på att försäkring och försäkringsbevis ska kontrolleras i *hamn*.

Utredningen har emellertid även föreslagit att utländska fartyg som anlöper svensk tilläggs- och ankarplats ska vara försäkrade och medföra ett bevis därom. Utredningen avser med begreppet ankarplats en plats där fartyg kastar ankar. Vad gäller inspektion av utländska fartyg, annat än i hamn, kommer denna fråga således att behandlas nedan i samband med inspektion av utländska fartyg som är verk samma inom svenskt sjöterritorium.

Med tanke på utformningen av försäkringsdirektivet måste det i svensk rätt säkerställas att det vid varje inspektion av fartyg i hamn, i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet, kontrolleras att ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet medförs ombord. Indirekt innebär detta också en kontroll av att försäkringsskyldigheten fullgjorts. För det fall att inspektionsmyndigheten finner anledning att anta att beviset om försäkring eller finansiell säkerhet inte motsvarar de verkliga förhållandena eller att försäkringen eller säkerheten inte är giltig blir det aktuellt att överväga om det ska inledas en förundersökning för att utröna förekomsten av ett eventuellt straffansvar (jämför 20 kap. 16 § sjölagen). Hamnstatskontroll genomförs i form av en inspektion. Av 5 kap. 8 § FSL framgår vad tillsynsmyndigheten ska undersöka vid en inspektion. I bestämmelsen ges emellertid tillsynsmyndigheten en möjlighet att underlåta inspektion ”om förhållandena föranleder annat” Enligt direktivet ska det undantagslöst vid en inspektion i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet undersökas om ett fartyg är försäkrat och om bevis om försäkring eller finansiell säkerhet medförs ombord. För att säkerhetsställa att direktivets krav på inspektion uppfylls ska det i stället, enligt utredningens uppfattning, intas en särskild bestämmelse i vilken det anges att ovan nämnda förhållanden *ska* kontrolleras vid en inspektion i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet.

Bestämmelserna i 5 kap. 17 och 18 §§ FSL om verkställande av tillsynsförrättningar blir även tillämpliga på inspektionen av försäkringskyldigheten och beviset om försäkring eller finansiell säkerhet. Detta innebär att den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. Redaren blir även enligt 5 kap. 20 § FSL skyldig att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och upplysningar som den behöver vid inspektionen av försäkringskyldigheten och beviset därom.

Transportstyrelsen har i 7 kap. 6 § FSL och i 6 kap. 4 § FSF getts ett bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar. Detta bemyndigande är enligt utredningens mening tillräckligt för att ge Transportstyrelsen möjlighet att meddela de föreskrifter som kan behövas i anledning av inspektionen av försäkring, finansiell säkerhet och bevis om dessa skyldigheter.

### **Försäkringsdirektivet – inspektion av utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium**

Försäkringsdirektivet uppställer endast krav på att försäkringsbevis ska kontrolleras i hamn. Det förhållande att utredningen har föreslagit att försäkringsplikten ska omfatta utländska fartyg 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 se om de har giltig försäkring eller finansiell säkerhet och ett bevis om dessa skyldigheter. En inspektionsmöjlighet måste även finnas avseende de fartyg som angör en tilläggs- eller ankarplats.

Utredningen föreslår, i en särskild bestämmelse i FSL, att tillsynsmyndigheten vid en inspektion i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet ska kontrollera att nämnda skyldigheter fullgörs. I samma bestämmelse ska det avseende övriga inspektioner anges att samma skyldighet gäller, om förhållandena inte föranleder annat. Införandet av den föreslagna bestämmelsen medför, enligt utredningens mening, att tillsynsmyndigheten även kan kontrollera försäkring, finansiell säkerhet och beviset på ett fartyg som är verksamt på svenskt sjöterritorium och på de fartyg som angör en tilläggs- eller ankarplats i anslutning till hamnområdet. Bestämmelsen innebär vidare att tillsynsmyndigheten i vissa fall har möjlighet att underlåta kontroll av att skyldigheterna fullgjorts. Ett exempel på när en



kontroll kan underlåtas är då beviset eller bevisen nyligen kontrollerats.

### **Försäkringsdirektivet – inspektion av svenska fartyg**

I försäkringsdirektivet ställs endast krav på att medlemsstaterna ska se till att det vid varje inspektion av fartyg i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet ska kontrolleras att ett försäkringsbevis medförs ombord. Inspektion i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet gäller endast utländska fartyg. Det bör enligt utredningens mening även finnas bestämmelser om inspektion av svenska fartyg i syfte att se till att fartyget har en försäkring eller en finansiell säkerhet och att ett bevis därom medförs ombord.

De ovan nämnda bestämmelserna om tillsyn och inspektion i 5 kap. 1, 4, 8, 17–18 och 20 §§ FSL gäller även svenska fartyg. Utredningen har föreslagit att det i en särskild bestämmelse i FSL införs en skyldighet för tillsynsmyndigheten att vid en inspektion som inte är en hamnstatskontroll undersöka om skyldigheten att ha försäkring, finansiell säkerhet och ett bevis därom fullgörs. En sådan bestämmelse innebär att dessa skyldigheter avseende de svenska fartygen kan kontrolleras av tillsynsmyndigheten. Även avseende de svenska fartygen har tillsynsmyndigheten en möjlighet att i vissa fall underlåta en kontroll.

Liksom i andra liknande fall bör Transportstyrelsen vara tillsynsmyndighet (se 5 kap. 1 § FSL). Enligt utredningens mening behöver det inte öppnas någon möjlighet som gör att också Kustbevakningen ska kunna utöva tillsyn i de nu aktuella fallen (jämför 1 § andra stycket som inte föreslås ta sikte på dessa fall).

Tilläggs kan slutligen att i den mån sekretessfrågor skulle aktualiseras vid tillsynen enligt FSL och FSF, dessa frågor får bedömas enligt redan gällande regler, se 30 kap. 23 § offentlighets och sekretesslagen (2009:400) samt 9 § och bilagan p. 36 offentlighets och sekretessförordningen (2009:641).

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

**Utrednings förslag:** Bestämmelsen i 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) bör ändras till att omfatta ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om utvisning och förbud att anlöpa svensk tilläggs- eller ankarplats samt användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium. En sådan föreskrift måste stämma överens med internationell rätt.

**Utredningens bedömning:** En möjlighet till utvisning av fartyg som inte för svensk flagg och inte har en försäkring, finansiell säkerhet eller medför bevis därom från svenskt sjöterritorium bör införas i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). 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).

I fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) bör införas en plikt att anmäla ett beslut om utvisning till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten.

Det bör i fartygssäkerhetsförordningen intas en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, får förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn tilläggs- eller ankarplats samt användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning på grund av att fartyget inte har en försäkring, finansiell säkerhet eller medför bevis därom fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU.

Bestämmelsen i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), om att ett beslut om förbud som meddelats enligt 7 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 (att anlöpa svensk hamn) 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, ska ändras till att omfatta den bestämmelse som reglerar förbud att anlöpa hamn med mera på grund av ett beslut om utvisning.

Den föreslagna bestämmelsen om utvisning påverkar inte tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl.

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, kommer enligt 6 kap. 5 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) att kunna förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyg som saknar tillräcklig försäkring och giltigt bevis om försäkring.

Bestämmelsen i 7 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) om möjligheten att tillåta ett fartyg att anlöpa hamn blir tillämplig på ett förbud om att anlöpa svensk hamn som grundas på ett utvisningsbeslut.

Om ett försäkringsbevis inte medförs ombord får den behöriga myndigheten, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/16/EG som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl, enligt försäkringsdirektivet utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget. Försäkringsbeviset måste vara ett sådant bevis som avses i artikel 6 i direktivet. Ett beslut om utvisning ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. När ett sådant beslut har utfärdats framgår vidare att alla medlemsstater ska neka detta fartyg tillträde till sina hamnar fram till dess att fartygsägaren visar upp ett försäkringsbevis i enlighet med artikel 6. (Artikel 5.2)

Regeringen har i 7 kap. 7 § FSL bemyndigats att meddela 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. I 7 kap. 1, 1 a och 1 b §§ FSF finns bestämmelser om att Transportstyrelsen i vissa i paragrafen uppräknade fall ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svenska hamnar. Av 7 kap. 2 § första stycket samma förordning framgår att förbud som har meddelats med stöd av 1 § 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 avhjälpt.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som meddelats i enlighet med 7 kap. 7 § FSL får Transportstyrelsen, eller av annan myndighet som regeringen bestämmer, förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget (6 kap. 5 och 7 §§ FSL). Beslutet ska innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som ska vidtas för rättelse.

Den myndighet som har förbjudit fartyg att anlöpa svensk hamn ska, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörda hamnar. Polismyndigheten och Kustbevakningen ska, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> 6 kap. 9 § FSL.

*Överväganden*

I svensk rätt synes inte finnas någon möjlighet att utvisa ett fartyg från en hamn. I stället kan ett fartyg förbjudas att anlöpa svensk hamn och svenska hamnar kan förbjudas att ta emot ett fartyg.

Om ett försäkringsbevis enligt artikel 6 inte medförs ombord får den behöriga myndigheten enligt artikel 5.2 försäkringsdirektivet utvisa fartyget från hamn. Artikel 5.1 behandlar inspektion av fartyg i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet. En hamnstatskontroll görs endast av utländska fartyg. Att artikel 5.1 endast rör fartyg som inte för svensk flagg tyder enligt utredningens uppfattning på att syftet med artikel 5 är att inte heller bestämmelserna om utvisning ska tillämpas på svenskflaggade fartyg. Av artikel 5.2 framgår vidare att ett utvisningsbeslut bland annat ska anmälas till den berörda flaggstaten. Skrivningen ger enligt utredningens mening ytterligare stöd åt tolkningen att artikel 5 endast behandlar utländska fartyg. Utvisning ska således endast kunna ske av fartyg som inte för svenska flagg, något som torde stämma överens med det vedertagna synsättet på detta område.

Enligt utredningens mening bör en möjlighet till utvisning tas in i svensk rätt. I 7 kap. 7 § FSL ges ett bemyndigande till regeringen att meddela sådana föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn som följer av bland annat ett direktiv. Eftersom ett förbud att anlöpa hamn i vissa fall kommer att följa på ett beslut om utvisning är det enligt utredningens mening lämpligt att även låta bemyndigandet omfatta föreskrifter om utvisning. Det är viktigt att en sådan föreskrift stämmer överens med internationell rätt och inte leder till ingripande mot fartyg på oskadlig genomfart. Utredningen föreslår därför att det i bestämmelsen tydliggörs att en sådan föreskrift måste stämma överens med internationell rätt. Bemyndigandet ges till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. I 7 kap. 1, 1 a och 1 b §§ FSF finns bestämmelser om att Transportstyrelsen under vissa förutsättningar får förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn. Det ter sig enligt utredningens uppfattning lämpligt att i anslutning till denna bestämmelse inta en möjlighet till utvisning av fartyg.

Ett beslut om utvisning kan som direktivet föreskriver grundas på att fartyget inte medför ett bevis om försäkring eller att ett sådant bevis inte innehåller de uppgifter som framgår av artikel 6 (se avsnitt 4.4). Ett försäkringsbevis ska medföras för att tillsynsmyndigheten ska kunna kontrollera att redaren har en tillräcklig försäkring. Enligt utredningens mening bör därför ett beslut om utvisning kunna

grundas även på att försäkringen eller den finansiella säkerheten inte är tillräcklig (se avsnitt 4.2.3). Utredningen har i avsnitt 4.2.4 och 4.3 föreslagit att kravet på försäkring eller finansiell säkerhet om bevis därom ska gälla utländska fartyg i hamn, tilläggs- och ankarplats samt de utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium. Av detta följer att möjligheten till utvisning bör gälla utländska fartyg i hamn, tilläggs- och ankarplats samt de utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium. Transportstyrelsen ska således kunna utvisa ett sådant fartyg från svenskt sjöterritorium.

Ett beslut om utvisning av ett fartyg får inte enligt försäkringsdirektivet påverka tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl. Artikel 19 i hamnstatskontrolldirektivet innehåller bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg och regler om uppföljning av dessa inskränkningar finns i artikel 21. Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet har i SOU 2009:90 gjort bedömningen att dessa bestämmelser till övervägande del motsvaras av bestämmelser i det tidigare direktivet.<sup>50</sup> Bestämmelserna i det tidigare direktivet har genomförts genom bestämmelser i 6 kap. FSL. Bestämmelser om förbud mot resa finns i 6 kap 1–4 §§ FSL. Det gemensamma grundläggande skälet till varför ett fartyg förbjuds att resa enligt dessa bestämmelser är säkerhetshänsyn. Bestämmelsen om utvisning måste utformas så att den inte påverkar tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet. Enligt utredningens mening bör direktivet tolkas på så sätt att tillsynsmyndigheten inte får utvisa ett fartyg om det för fartyget finns ett *gällande beslut* om reseförbud. Bestämmelsen i direktivet är däremot, enligt utredningens mening, inte handlingsdirigerande vid valet mellan ett förbud mot resa och ett beslut om utvisning. Vilken åtgärd som är mest lämplig får avgöras från fall till fall beroende på vilka omständigheter som aktualiserar ett kvarhållande. Då det vid ett reseförbud i många fall rör sig om säkerhetsbrister av allvarigare slag torde möjligheten till utvisning normalt sätt vara subsidiär i förhållande till 6 kap. 1–3 §§ FSL. Utredningen föreslår på grund härav 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

---

<sup>50</sup> SOU 2009:90, s. 101.

föreslår därför att en sådan bestämmelse ska intas i FSF (jämför 10 kap. 2 § 2 FSF).

I försäkringsdirektivet kopplas ett nekat tillträde till hamn till beslutet om utvisning. Detta görs genom att medlemsstaterna efter ett utvisningsbeslut utfärdats ska neka det fartyg som utvisats tillträde till hamn fram till dess att fartygsägaren visar upp ett giltigt försäkringsbevis. I 7 kap. 7 § FSL ges ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn. Med tanke på utredningens förslag om att plikten i fråga om försäkring, finansiell säkerhet och medförande av bevis därom ska omfatta svenska och utländska fartyg i hamn, tilläggs- och ankarplats samt de utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium bör bemyndigandet även omfatta dessa situationer. I 7 kap. 1, 1 a och 1 b §§ FSF finns bestämmelser om att Transportstyrelsen under vissa förutsättningar får förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn. Utredningen anser att det i anslutning till dessa bestämmelser är lämpligt att inta en möjlighet att förbjuda fartyg att anlöpa svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats samt användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium, om ett beslut om utvisning fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU.

Om tillsynsmyndigheten har förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som meddelats i enlighet med 7 kap. 7 § FSL får regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, enligt 6 kap. 5 och 7 §§ FSL förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget. Med tanke på hur utredningens förslag är utformat kommer svenska hamnar att kunna förbjudas att ta emot ett fartyg som saknar tillräcklig försäkring eller finansiell säkerhet och giltigt bevis därom. Denna möjlighet förstärker enligt utredningens mening ett beslut om utvisning och förbud att anlöpa svensk hamn. Det är därmed önskvärt att även en situation då ett fartyg saknar tillräcklig försäkring eller finansiell säkerhet och giltigt bevis omfattas av denna möjlighet.

Regler om hur bristen ska avhjälpas finns i 7 kap. 2 § FSF. I bestämmelsen anges att ett förbud att anlöpa svensk hamn enligt 7 kap. 1 § ska bestå fram till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpd. Denna bestämmelse motsvarar enligt utredningens mening kraven i försäkringsdirektivet på att ett fartyg som utvisats från en hamn som är medlem i EU inte får anlöpa svensk hamn fram till dess att redaren visar upp ett giltigt försäkringsbevis. Bestämmelsen bör emellertid ändras på så sätt att

den omfattar den nya bestämmelse som föreslås reglera ett förbud att anlöpa en hamn med mera på grund av ett tidigare meddelat utvisningsbeslut.

Att förslaget om förbud för fartyg som utvisats att anlöpa svensk hamn intas i anslutning till 7 kap. 1 § FSF innebär även att 7 kap. 3 § FSF blir tillämplig på situationen. Enligt denna bestämmelse får Transportstyrelsen trots vad som anges i 1 och 2 §§ tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn om force majeure eller säkerhets-skäl gör det nödvändigt, för att minska risken för föroreningar, eller för att fartygets brister ska avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder har vidtagits för att garantera ett säkert anlop till hamnen. Att det under dessa förhållanden finns en möjlighet att frångå ett beslut om förbud mot att anlöpa en hamn anser utredningen vara önskvärt även i den situationen att ett fartyg saknar tillräcklig försäkring eller giltigt försäkringsbevis.

#### 4.6.3 Ansvarsbestämmelser

**Utredningens förslag:** En försummelse av plikten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet och skyldigheten att medföra försäkringsbevis eller bevis om utställd säkerhet ombord på fartyget ska kunna leda till straffansvar.

Ansvarsbestämmelsen i 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) bör ändras till att omfatta tilläggs- och ankarplats samt användning för verksamhet på svenskt sjöterritorium.

**Utredningens bedömning:** Bestämmelsen i 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) omfattar den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett av tillsynsmyndigheten meddelat förbud om att anlöpa en hamn på grund av ett tidigare fattat utvisningsbeslut.

Medlemsstaterna ska enligt försäkringsdirektivet fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Ett krav på obligatorisk försäkring eller finansiell säkerhet för redare samt att förekomsten av en försäkring eller en finansiell säkerhet ska kunna kontrolleras genom att ett bevis medförs ombord på fartyget föreslås i enlighet med direktivet intas i svensk rätt. Utredningen har i avsnitt 4.6.2 föreslagit sanktioner mot fartyg som inte uppfyller dessa krav i form av utvis-

ning och förbud att anlöpa hamn med mera. För att inskräpa vikten av att kraven enligt de föreslagna bestämmelserna uppfylls anser utredningen att dessa även bör sanktioneras i form av antingen straffansvar eller sanktionsavgift.

### **Straffansvar enligt sjölagen och fartygssäkerhetslagen**

En försummelse av försäkringsplikten i 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen kan leda till straffansvar. Enligt 20 kap. 15 § sjölagen döms en fartygsägare, som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 kap. sjölagen om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff döms vidare en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet 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.

Bestämmelser om straffansvar finns även i 8 kap. FSL. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn döms enligt 1 § till böter eller fängelse i högst ett år.

### **Särskilda frågeställningar avseende straffansvar för juridiska personer**

En redare eller ett rederi är ofta organiserat i form av ett aktiebolag eller en annan juridisk person. Juridiska personer kan inte föröva brott. Brott kan emellertid begås inom ramen för en juridisk persons verksamhet.

En juridisk person som är näringsidkare kan även åläggas företagsbot enligt reglerna i 36 kap. 7–10 §§ brottsbalken. Företagsbot är konstruerat som en särskild rättsverkan av brott. Företagsbot kan åläggas vid brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet, om det för brottet är föreskrivet strängare straff än penningböter. Därtill krävs att det kan visas att näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten eller att brottet har begåtts av antingen en person i ledande ställning grundad på befogenhet att företräda näringsidkaren eller att fatta beslut



på näringsidkarens vägnar, eller en person som annars haft ett särskilt ansvar för tillsyn eller kontroll i verksamheten. Det är allmän åklagare som för talan om företagsbot. Företagsbot ska enligt 36 kap. 8 § brottsbalken fastställas till lägst fem tusen kronor och högst tio miljoner kronor. Företagsbot ska användas som den primära straffrättsliga sanktionen vid oaktsamma brott som straffvärdemässigt ligger på bötesnivå (prop. 2005/06:59 s. 45 och 63).

### Sanktionsavgift

En sanktionsavgift är en ekonomisk sanktion som åläggs en fysisk eller juridisk person på grund av ett rättsstridigt beteende. Ansvaret är vanligtvis strikt, det vill säga skyldigheten att betala en avgift uppkommer när ett regelbrott objektivt kan konstateras. Sanktionsavgifter kan vara repressiva eller vinstbegränsade. För att fastställa sanktionsavgifter används ofta schabloner. Det är endera tillsynsmyndigheten eller en domstol som beslutar om sanktionsavgift. En förutsättning för att tillämpa sanktionsavgifter är att det rör sig om mindre allvarliga överträdelser, det vill säga att straffvärdet är lågt.

Sanktionsavgifter förekommer inom olika rättsområden såsom; skattetillägg, olovligt byggande, felparkering, vattenförorening, miljöskydd, marknadsmissbruk, försäkringsrörelse, produktsäkerhet, med mera. Det viktigaste skälet för att införa sanktionsavgifter har varit att lagstiftaren velat öka efterlevnaden av reglerna inom särskilda områden. Sanktionsavgifter har ofta förmodats föra med sig en effektivisering eftersom de anses erbjuda en snabb, enkel och billig lösning på de problem som beivrandet av regelbrott utgör.

### Överväganden

De sanktioner som medlemsstaterna inför ska enligt försäkringsdirektivet vara *effektiva, proportionella* och *avskräckande*. Sanktionsavgifter bör i och för sig kunna tillämpas på ett åsidosättande av försäkringsplikten och kraven avseende beviset. Rent allmänt kan sägas att ett system med sanktionsavgifter kan förväntas leda till att sannolikheten ökar för att den enskilde drabbas av en sanktion. Sanktionsavgiften kan därmed i allmänhet sägas vara ett effektivt och avskräckande medel för att komma tillrätta med överträdelser. Den repressiva och vinstbegränsade effekt en ekonomisk sanktion



*Skyldighet att medföra bevis om försäkring*

Utredningen har som ett led i genomförandet av försäkringsdirektivet föreslagit att befälhavaren ska vara skyldig att medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet ombord på fartyget.

Mot bakgrund av att befälhavaren är den som är ansvarig på fartyget, vilket även inkluderar skyldigheten att medföra försäkringsbevis ombord, samt till att befälhavaren har givits detta ansvar avseende dokument över försäkring enligt 10 kap. sjölagen, finner utredningen att befälhavaren även ska åläggas ett straffrättsligt ansvar att se till att ett försäkringsbevis avseende den generella försäkringsplikten medförs ombord på fartyget. En försummelse att inte medföra ett sådant bevis får enligt utredningens mening anses utgöra en ordningsförseelse, varför endast böter bör ingå i straffskalan.

*Förbud mot att anlöpa hamn*

Utredningen har lämnat förslag på att Transportstyrelsen ska kunna förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn tilläggs- eller ankarplats samt användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU. 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 ett fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Transportstyrelsens förbud att anlöpa en hamn på grund av ett tidigare fattat utvisningsbeslut. Det bör enligt utredningens uppfattning även vara straffsanktionerat att ha brutit mot ett tillträdsförbud som avser tilläggs- och ankarplats samt ett förbud mot att användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium. Bestämmelsen i 8 kap. 1 § FSL bör därför ändras till att även omfatta tilläggs- och ankarplats samt användning för verksamhet på svenskt sjöterritorium. Det torde främst vara ett fartygs befälhavare som kan komma i fråga för ett straffansvar enligt bestämmelsen.



## 5 Förslagens konsekvenser

### 5.1 Inledning

En utredning ska enligt kommittéförordningen (1998:1474) redovisa vilka konsekvenser som förslagen i ett betänkande kan få i olika avseenden. I förordningens 14 § föreskrivs att, om förslagen i ett betänkande påverkar kostnader eller intäkter för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhälls-ekonomiska konsekvenser i övrigt, ska också dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för det allmänna ska utredaren i förekommande fall föreslå en finansiering. Enligt 15 § i förordningen gäller att, om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen, ska konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

Om ett betänkande innehåller förslag till nya eller ändrade regler, ska – enligt 15 a § kommittéförordningen – förslagets kostnads- och andra konsekvenser anges i betänkandet. Konsekvenserna ska anges på ett sätt som motsvarar de krav på innehållet i konsekvensutredningar som finns i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

I utredningens direktiv har särskilt angetts att vi ska redovisa och analysera effekterna av de framlagda förslagen för passagerarna, sjöfartsnäringen, särskilt de mindre företagen, och det allmänna. Utredningen ska vidare redovisa vilken administrativ börda som förslagen innebär för företagen och bedöma de kostnader och kon-

sekvenser i övrigt som förslagen kan komma att medföra. Om ett förslag kan förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna, ska utredningen föreslå hur dessa ska finansieras.

Utredningen vill framhålla att uppdraget i stor utsträckning har varit att lämna förslag på hur försäkringsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. De förslag som vi har lämnat är, med några undantag, nödvändiga för att genomföra direktivet.

De förslag som går längre än vad direktivet kräver är för det första förslaget att försäkringsplikten ska omfatta både havs- och inlands-sjöfart.

För det andra går förslaget att Sverige ska utnyttja den möjlighet som direktivet ger att låta försäkringsplikten omfatta de utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium längre än vad direktivet kräver.

För det tredje går förslaget som ger den skadelidande rätt att vända sig direkt mot försäkringsgivaren då redaren försäkrat sitt ansvar genom en finansiell säkerhet längre än vad direktivet kräver.

För det fjärde, slutligen, går vårt förslag om att det vid en inspektion av svenska fartyg och utländska fartyg vid tillägs-, ankarplats eller på svenskt sjöterritorium ska kontrolleras att ett giltigt försäkringsbevis medförs ombord längre än vad direktivet kräver.

De förslag som sålunda går längre än vad försäkringsdirektivet omedelbart för med sig, bedöms förstärka passagerarna rätt utan att, såvitt utredningen kunnat finna, leda till någon mer påtaglig ekonomisk belastning för branschen.

## 5.2 Effekter för passagerarna

<p><b>Utredningens bedömning:</b> Utredningens förslag kommer att leda till att passagerarens ställning stärks vid en olycka till sjöss.</p>
--

Utredningen har föreslagit att redare för fartyg som för svensk flagg ska vara skyldig att ha en försäkring som täcker sjörättsliga krav. Denna skyldighet gäller även redare för utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium. En skadeståndsskyldig redare kan i vissa fall ha svårt att klara av att betala ersättning till skadeståndsberättigade passagerare. Detta kan i praktiken innebära att passageraren inte erhåller något skadestånd. Genom förslaget på obligatorisk försäkring kan passagerarnas skadeståndsersättning

garanteras. Kravet på försäkring innebär således att passagerarens ställning stärks vid en olycka till sjöss.

Försäkringsplikten gäller endast fartyg som har en bruttodräktighet av 300 eller däröver. Detta innebär att ersättning till passagerare som reser med fartyg som har en bruttodräktighet som understiger 300 inte garanteras av förslaget. Det bör emellertid i detta sammanhang noteras att Atenkonventionen, som i väsentliga delar blir tillämplig senast den 31 december 2012 genom att Atenförordningen träder ikraft, ställer krav på att transportören ska försäkra sitt ansvar enligt konventionen för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Sverige har inte tagit ställning till om förordningen ska gälla all inrikes befordran med fartyg, det vill säga C, D och E-klassade fartyg, eller om bara fartyg av klass A och B ska omfattas. Denna fråga kommer att övervägas inom ramen för utredningens fortsatta arbete och behandlas inte i denna promemoria.

Vi föreslår även att den skadelidande, som i vissa fall är en passagerare, ska kunna vända sig direkt till försäkringsgivaren och kräva ersättning enligt avtalet om försäkring. Förslaget innebär förbättrade möjligheter för passageraren att ta tillvara sin rätt till ersättning.

### 5.3 Effekter för sjöfartsnäringen

**Utredningens bedömning:** Förslaget om försäkringsplikt innebär till viss del ökade kostnader för redarna. Kostnaderna är dock en omedelbar följd av att direktivets bestämmelser genomförs i svensk rätt, likaväl som de ska genomföras i övriga unionsstater. Förslaget kan antas befrämja konkurrensen.

Utredningen har föreslagit en skyldighet för redare att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen (1994:1009).

De allra flesta redare har idag en ansvarsförsäkring. Då direktivet genomförts i svensk rätt kommer alla redare för fartyg med ett bruttotonnage av 300 och däröver att vara skyldiga att ha en försäkring. Detta krav på obligatorisk försäkring kommer att innebära kostnadsökningar för de redare som idag inte har försäkrat sitt ansvar.

En ytterligare konsekvens av försäkringskravet är att det bidrar till att upprätthålla konkurrensen mellan redarna eftersom konkurren-

sen inte kan snedvridas av att vissa redare låter bli att ta en försäkring. Vidare torde ett sådant krav bidra till att mindre sjövärdiga fartyg kan bli ovanligare genom att försäkringsgivarna kan antas vara oberoende att försäkra sådana fartyg.

Av intresse i detta sammanhang är att försäkringen enligt utredningens förslag ska omfatta fordringar som orsakats av krig, inbördeskrig och terroristhandling. Idag omfattar en ansvarsförsäkring (vanligtvis en P&I-försäkring) normalt sett inte dessa risker. Detta innebär att många redare kommer att vara tvungna att utöka sin ansvarsförsäkring. Kravet på försäkring kan därför även innebära något ökade kostnader för de redare som idag har en ansvarsförsäkring.

Utredningen har haft svårt att uppskatta hur mycket redarnas kostnader kommer att öka till följd av förslaget. De ökade kostnader för redarkollektivet som utredningens förslag kommer att innebära är dock nödvändiga för att genomföra direktivets bestämmelser i svensk rätt.

Kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring kommer enligt utredningens bedömning inte att innebära några nämnvärda negativa konsekvenser för redarna i administrativt avseende. De flesta redare har idag en ansvarsförsäkring och de krav som ställs på den föreslagna försäkringsplikten kommer därför inte att innebära någon ytterligare administrativ börda.

### *Särskilda konsekvenser för de mindre rederierna*

Endast redare för fartyg med en bruttodräktighet om 300 eller däröver kommer att omfattas av förslaget. Detta innebär att ett antal svenska fartyg inte omfattas av försäkringsplikten enligt försäkringsdirektivet. Flera av de fartyg som har en lägre bruttodräktighet än 300 är verksamma i Sveriges omfattande skärgårdstrafik, som i många fall drivs av mindre rederier. Att det mindre tonnaget undantas från förslagen medför en lättnad för de mindre rederierna.

En förutsättning för att de mindre rederierna inte ska omfattas av ett krav på försäkring är emellertid att Sverige inte utnyttjar möjligheten i Atenförordningen att tillämpa förordningen även på fartyg av klass C, D och E.



## 5.4 Konsekvenser för det allmänna

### 5.4.1 Transportstyrelsen

**Utredningens bedömning:** Våra förslag innebär vissa kostnadsökningar för Transportstyrelsen. Dessa kommer dock inte att bli större än att de bör kunna klaras inom ramen för de nuvarande anslagen.

De nya skyldigheterna för Transportstyrelsen att vid en inspektion undersöka om fartyg medför ett giltigt försäkringsbevis ombord och att besluta om utvisning kommer att innebära viss kostnadsökning.

Transportstyrelsen utför redan idag inspektioner. Utländska fartyg inspekteras i hamn vid en hamnstatskontroll. Kontroll av ytterligare ett bevis vid en hamnstatskontroll kommer enligt utredningens mening inte att innebära några större kostnadsökningar. Att vid en inspektion av ett svenskt fartyg även undersöka förekomsten av ett giltigt försäkringsbevis torde på samma sätt som när det gäller hamnstatskontroll endast innebära försumbart ökade kostnader.

Möjlighet till inspektion av utländska fartyg vid tilläggs-, ankarplats och på svenskt sjöterritorium kommer enligt vår bedömning att användas i mycket liten utsträckning. Denna möjlighet att på annat ställe än i hamn undersöka om ett utländsk fartyg medför giltigt försäkringsbevis kommer således endast att innebära en marginell ökning av myndighetens arbetsuppgifter.

Påträffas ett fartyg som inte för svensk flagg utan försäkring eller giltigt försäkringsbevis ska Transportstyrelsen enligt vårt förslag utvisa fartyget. Ett sådant beslut ska Transportstyrelsen anmäla till Europeiska kommissionen, övriga medlemsstater inom EU och den berörda flaggstaten. Transportstyrelsen kommer således att behöva fatta beslut om utvisning och rapportera beslutet. Utredningen kan konstatera att de tillkommande arbetsuppgifterna kan komma att medföra vissa merkostnader för Transportstyrelsen. Dessa nya uppgifter är emellertid inte mer omfattade än att de, enligt utredningens bedömning, borde rymmas inom myndighetens befintliga budgetramar.

Vid en sammantagen bedömning av de förväntade kostnadsökningarna som Transportstyrelsen kommer att drabbas av i anledning av våra förslag framstår kostnaderna, enligt utredningens mening, inte som större än att de bör kunna klaras inom ramen för de nuvarande anslagen. Förutom inspektion av svenskflaggade fartyg och utländska

fartyg vid tilläggs-, ankarplats och på svenskt sjöterritorium är förslagen och de kostnader de medför en konsekvens av att försäkringsdirektivet genomförs i svensk rätt.

#### 5.4.2 Rättsväsendet

**Utredningens bedömning:** Utredningens förslag får inte några konsekvenser för rättsväsendet som måste finansieras i särskild ordning.

Den föreslagna straffbestämmelsen i 20 kap. 16 § sjölagen (1994:1009) innebär att redare och befälhavare åläggs ett straffansvar om de inte håller fartyget försäkrat respektive om försäkringsbevis inte medförs ombord. Den föreslagna ändringen av straffbestämmelsen i 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) innebär endast att den brottsliga gärningen i bestämmelsen utvidgas något. Den föreslagna bestämmelsen i sjölagen och utvidgningen i FSL förväntas dock inte medföra några beaktansvärda kostnadsökningar för rättsväsendet.

För att redaren eller befälhavaren enligt den föreslagna bestämmelsen i 20 kap. 16 § sjölagen ska kunna dömas till ansvar krävs att åklagaren lägger fram utredning avseende försäkringsplikten och försäkringsbeviset. Detsamma gäller ändringen av bestämmelsen i FSL.

De föreslagna straffansvarsbestämmelserna får i första hand antas ha en preventiv effekt och kommer enligt vår bedömning inte att behöva aktualiseras i något större antal fall. Åklagarmyndighetens kostnader för att ta fram utredningen behöver därför inte finansieras i särskild ordning. Domstolarna kan inte antas få märkbart fler mål med anledning av de aktuella bestämmelserna.

Med hänsyn till vad som nu sagts bedömer vi att våra förslag kommer att innebära endast en begränsad ökning av arbetsbördan för polis, kustbevakning, åklagare och domstolar. Vår bedömning är emellertid 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 således finansieras inom ramen för befintliga anslag.

## 5.5 Övriga konsekvenser

**Utredningens bedömning:** Våra förslag kommer inte att medföra några konsekvenser på de övriga förhållanden som anges i 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474).

Utredningen bedömer att våra förslag inte i övrigt får några sådana konsekvenser på de övriga förhållanden som anges i 14 och 15 §§ kommittéförordningen.



## 6 Ikraftträdande m.m.

**Utredningens förslag:** De nya bestämmelserna ska träda ikraft den 1 april 2012.

**Utredningens bedömning:** Några övergångsbestämmelser behövs inte.

Mot bakgrund av att försäkringsdirektivet ska vara genomfört i svensk rätt senast den 1 januari 2012 vore det önskvärt att de nya bestämmelserna trädde ikraft till detta datum. Med hänsyn till den tid som kan beräknas att gå åt för remissförfarandet, beredningen inom Regeringskansliet samt riksdagsbehandlingen och återstående författnings- och föreskriftsarbete, bör bestämmelserna emellertid kunna träda ikraft den 1 april 2012.

Enligt utredningens bedömning behövs inte några övergångsbestämmelser.



## 7 Författningskommentar

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

#### Försäkringsplikt

##### 2 §

Paragrafen, som är ny, genomför artiklarna 2 och 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet). Redare åläggs i paragrafen en skyldighet att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor. Paragrafen omfattar, såsom övriga bestämmelser i sjölagen, både havs- och inlandssjöfart. Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 4.2.1–4.2.3.

I paragrafens *första stycke* anges att plikten gäller svenska fartyg (fartyg som för svensk flagg) och har en bruttodräktighet av 300 eller däröver samt att försäkringen eller säkerheten ska täcka sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§. Redaren är det rättssubjekt som är skyldig att ha en försäkring eller finansiell säkerhet avseende fartyget. Så länge denna skyldighet uppfylls hindrar bestämmelsen inte redaren från att överlåta hanteringen av försäkringsfrågan åt ett managementbolag. Endast fartyg med en bruttodräktighet över 300 omfattas av paragrafen. Ett fartygs brutto- och nettodräktighet anges sedan 1982, när The International Convention on Tonnage measurement of Ships trädde i kraft, i dimensionslösa tal.

Med försäkring avses försäkring med eller utan självrisk. Detta innefattar exempelvis en företagsförsäkring (ansvarsförsäkring), liksom skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller. Som försäkring i paragrafens mening räknas även andra effektiva försäkringsformer, så som styrkt självförsäkring och finansiella säkerheter med liknande skyddsvillkor.

Enligt försäkringsdirektivet ska försäkringen eller den finansiella säkerheten täcka sjörättsliga skadeståndsanspråk enligt den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsliga skadeståndsansvar, som antagits av IMO, i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (artikel 4). Denna konvention har genomförts genom bestämmelser i 9 kap. I paragrafen hänvisas till 9 kap. 2 och 5 §§ där det anges vilka fordringar som omfattas och hur ansvarsbeloppen ska bestämmas. Genom hänvisningen kommer begränsningskonventionens bestämmelser att styra försäkringens eller den finansiella säkerhetens utformning. Detta innebär bland annat att redarens försäkring måste täcka fordringar med anledning av krig, inbördeskrig, terroristhandling, bunkerolja, andra typer av olja än beständig mineralolja (bensin, diesel och fotogen) och vrakborttagning för att uppfylla kraven enligt paragrafen. Fartygsbegreppet har behandlats i avsnitt 4.2.2.

*Andra stycket* behandlar skyldigheten att ha försäkring eller finansiell säkerhet för utländska fartyg (fartyg som inte för svensk flagg). På samma sätt som enligt första stycket gäller en sådan skyldighet fartyg som har en bruttodräktighet av 300 eller däröver. Det anges i paragrafen att endast utländska fartyg som på svenskt sjöterritorium används för verksamhet, anlöper eller lämnar hamn, tilläggs- eller ankarplats omfattas av kravet på försäkring eller finansiell säkerhet. 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. Istället avses den plats där ett fartyg rent faktiskt kastar ankar. Ett fartyg som är verksamt på svenskt sjöterritorium utan att anlöpa hamn, tilläggs- eller ankarplats kan exempelvis vara ett kabellägningsfartyg. Uttrycket att fartyget "används för verksamhet" ska tolkas i enlighet med artikel 4.2 i försäkringsdirektivet och vad som där sägs om att "fartyg är verksamma" inom territorialvatten. Det ligger i sakens natur att de omständigheter som anges i uppräkningsdelen i andra stycket i viss utsträckning kan överlappa varandra. I *andra meningen* tydliggörs att kravet på försäkring eller finansiell säkerhet inte gäller om det strider mot internationell rätt. Även uttrycket "internationell rätt" ska tolkas i enlighet med artikel 4.2 i direktivet. Detta innebär att utländska fartygs rätt till oskadlig genomfart inte påverkas av bestämmelsen. Kraven på försäkringen eller den finansiella säkerheten är de samma som anges i första stycket.

I *tredje stycket* finns två olika undantag från försäkringsplikten. I *första meningen* undantas fartyg som ägs eller brukas av en stat och



som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift från den försäkringsplikt som anges i paragrafens första och andra stycke. (Jämför undantaget i direktivets artikel 2.2 för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg och andra statsfartyg) I *tredje stycket andra meningen* anges att försäkringsplikten enligt första och andra styckena inte omfattar sådana krav som anges i 10 kap. (om oljeskada). Undantaget ska tolkas i enlighet med artikel 2.3 i direktivet, som innebär att direktivet inte ska påverka de system som inrättats genom vissa instrument som är i kraft i medlemsstaterna, däribland oljeskadekonventionen. Bestämmelserna i 10 kap. omfattar fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja i bulk. Enligt 10 kap. är sådana fartyg skyldiga att försäkra sig för ett eventuellt ansvar enligt samma kapitel – det så kallade konventionsbaserade oljeskadeansvaret. Paragrafens tredje stycke andra meningen innebär således att försäkringsskyldigheten i 10 kap. inte påverkas av kraven i första och andra styckena. Ett fartyg som omfattas av försäkringsskyldigheten i 10 kap. ska emellertid vara försäkrat mot sådana andra krav och upp till de belopp som anges i 9 kap. 2 och 5 §§.

## Försäkringsbevis

### 3 §

Paragrafen är ny och genomför artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Paragrafen omfattar, på samma sätt som övriga bestämmelser i sjölagen, både havs- och inlandssjöfart. Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 4.4.

I *första stycket* anges att det ombord på fartyget ska finnas ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som utfärdats av försäkringsgivaren eller den som ställt ut säkerheten och att befälhavaren ansvarar för detta. Med försäkringsgivare avses den som tillhandahåller en försäkring. Eftersom begreppet försäkring enligt 2 § även innefattar andra effektiva försäkringsformer, som styrkt självförsäkring kan den som utställer ett försäkringsbevis till exempel vara en P&I-klubb, ett försäkringsbolag eller ett captivebolag i vilket ett rederi försäkrat sitt ansvar. En utställare av en finansiell säkerhet kan exempelvis vara en bank. Beviset om försäkring eller finansiell säkerhet ska enligt paragrafen visa att skyldigheten enligt

2 § fullgjorts. Försäkringen eller säkerheten ska täcka de krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ (se kommentaren till 2 §).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges i *andra stycket* ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om bevisets innehåll. Bemyndigandet avser de uppgifter som ska framgå av beviset samt vilket språk beviset ska vara författat på eller översatt till (jämför artikel 6.2 och 6.2).

### Direktkrav mot försäkringsgivaren

#### 4 §

Paragrafen är ny och reglerar frågan om direktkrav. Med direktkrav menas rätt för den skadelidande att vända sig direkt mot den primärt ersättningsansvariges försäkringsgivare med skadeståndsanspråk grundade på den försäkrades förhållande. En bestämmelse om direktkrav ger försäkringsgivaren rätt att göra upp med den skadelidande även om försäkringstagaren motsätter sig uppgörelsen. Från den ersättning direktkravet avser ska av naturliga skäl avräknas vad den skadelidande redan kan ha fått ut från den försäkrade. Skälen för utredningens ståndpunkt och de situationer som paragrafen omfattar har redovisats i avsnitt 4.5.

I *första stycket* anges att bestämmelser om direktkrav i försäkringsavtalslagen (2005:104) (nedan FAL) är tillämpliga när det finns en sådan försäkring som avses i 2 §. Det torde främst vara bestämmelserna i 7 kap. 2 §, 9 kap. 7 och 8 §§ FAL som ska tillämpas när den skadelidande riktar krav på ersättning mot försäkringsgivaren. Med försäkring enligt 2 § avses en P&I-försäkring, en ansvarsförsäkring hos ett försäkringsbolag och andra effektiva försäkringsformer, så som styrkt självförsäkring. En förutsättning för att det vid styrkt självförsäkring ska kunna framställas ett direktkrav är att redaren försäkrat sitt ansvar hos en från redaren fristående juridisk person. Ett exempel på ett sådant förfarande är då en redare självförsäkrar genom att bilda ett så kallat captivebolag. Ett captivebolag är i regel är ett helägt dotterbolag som endast försäkrar egna risker och återförsäkrar dessa på försäkringsmarknaden.

Enligt 9 kap. 7 § första stycket FAL avser den skadelidandes direktkrav ersättning ”enligt avtalet om försäkring”. Detta innebär att rätten till direktkrav kan begränsas av avtalet om försäkring. En förutsättning för direktkrav är således att försäkringen gäller vid tiden för skadefallet samt omfattar skadan och skadans belopp. Den skade-

lidande saknar alltså rätt att på grund av paragrafen få ut gottgörelse till större belopp eller under andra förutsättningar än vad försäkringsavtalet anger.

Genom bestämmelserna i 9 kap. 7 § tredje stycket FAL ges försäkringsgivaren en informationsplikt i förhållande till redaren. Meddelandet till redaren behöver dock bara lämnas om det är möjligt. Vidare innebär bestämmelsen i FAL att försäkringsgivarens mellanhavande med den skadelidande inte får några omedelbara rättsverkningar för redarens del, såvitt gäller skadeståndsskyldighet som faller utanför försäkringsskyddet. Detta innebär att redaren alltså kan vägra att utge skadestånd motsvarande självrisker eller att betala ersättning till den skadelidande utöver försäkringsbeloppet.

I och med att bestämmelserna om direktkrav gäller vid sjötransport är både redaren och försäkringsgivaren enligt 9 kap. 7 § fjärde stycket skyldiga att på begäran av den skadelidande upplysa om en gällande försäkring. Redaren ska vidare enligt bestämmelsen ange vem som är försäkringsgivare, och försäkringsgivarens upplysningsplikt omfattar innehållet i försäkringsvillkoren, särskilt om undantag gäller för det aktuella skadefallet. Den skadelidande kan inte begära upplysningar om försäkringens detaljer från redarens sida, utan denne bör kunna hänvisa till försäkringsgivaren för närmare information av detta slag.

Genom att FAL är tillämplig vid försäkring enligt 2 § kommer en situation där försäkringsgivaren betalar ersättning på grund av en försäkring till redaren utan att tillvarata den skadelidandes intresse att omfattas av 9 kap. 8 §. Om den skadelidande inte kan få ut det skadeståndsbelopp han är berättigad till från redaren, är försäkringsgivaren enligt bestämmelsen skyldig att ersätta den skadelidande med det resterande beloppet – dock inte utöver vad försäkringsgivaren betalat till redaren.

Enligt 7 kap. 2 § FAL kan försäkringsgivaren inte med framgång framställa en invändning om att redaren gjort sig skyldig till försummelse av anmälningsplikten eller skyldigheten att bistå försäkringsgivaren vid skaderegleringen mot den skadelidande.

I *andra stycket* anges att vad som föreskrivs i FAL om direktkrav också ska tillämpas i fråga om sådan finansiell säkerhet som avses i 2 §. På samma sätt som enligt första stycket torde det främst vara bestämmelserna i 7 kap. 2 §, 9 kap. 7 och 8 §§ FAL som ska tillämpas när den skadelidande riktar krav på ersättning mot den som ställt ut finansiell säkerhet (se kommentaren till första stycket).

## Sanktioner och tillsyn

### 5 §

Paragrafen är ny och klargör att bestämmelser om sanktioner och tillsyn avseende 2 och 3 §§ finns i 20 kap. 16 § och i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

## 20 kap. Straffbestämmelser

### 16 §

Paragrafen, som är ny, behandlar redares och befälhavares straffansvar för det fall att skyldighet att ha en försäkring eller finansiell säkerhet åsidosatts eller att bevis om denna skyldighet inte medförs ombord. Paragrafen genomför artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägarers försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Utredningens överväganden finns i avsnitt 4.6.3.

I *första stycket* föreskrivs ett straffansvar för redare som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Om redaren är en juridisk person, är straffbestämmelsen tillämplig på den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt avseende.

Enligt *andra stycket* inträder ett straffansvar för befälhavaren vid åsidosättande av skyldighet enligt 7 kap. att medföra bevis om försäkring eller finansiell säkerhet ombord. På grund av att försummelsen anses utgöra en ordningsförseelse, ingår endast böter i straffskalan.

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

### 5 kap. Tillsyn

#### Inspektion

### 8 a §

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägarers försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Utredningens överväganden har redovisats under avsnitt 4.6.1.

I *första stycket* anges att det vid en inspektion ska, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 § sjölagen fullgörs och om det ombord på fartyget medför ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 3 § sjölagen. Första stycket omfattar, med undantag för inspektioner i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet<sup>1</sup>, alla inspektioner. Exempelvis omfattas inspektioner av svenska fartyg och utländska fartyg annat än i hamn av bestämmelsen. En inspektion av redarens skyldigheter enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen innebär normalt sätt endast en kontroll av bevis om försäkring eller finansiell säkerhet. För det fall att inspektionsmyndigheten finner anledning att anta att beviset om försäkring eller finansiell säkerhet inte motsvarar de verkliga förhållandena eller att försäkringen eller säkerheten inte är giltig blir det aktuellt att överväga om det ska inledas en förundersökning för att utröna förekomsten av ett eventuellt straffansvar (jämför 20 kap. 16 § sjölagen). Inspektioner görs när tillsynsmyndigheten finner det motiverat (5 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (2003:364)). Tillsynsmyndigheten ska vid en inspektion kontrollera skyldigheterna enligt 7 kap. 2 och 3 §§ om förhållandena inte föranleder annat. Detta innebär att tillsynsmyndigheten i vissa fall har möjlighet att underlåta att kontrollera att skyldigheterna fullgjorts. Ett exempel på när en kontroll kan underlåtas är då beviset eller bevisen nyligen kontrollerats.

*Andra stycket* innehåller särskilda bestämmelser för inspektioner i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet. Hamnstatskontroll genomförs i form av en inspektion och avser utländska fartyg i hamn. Bestämmelsen innebär att det vid en hamnstatskontroll undantagslöst ska kontrolleras att ett fartyget har en försäkring eller en finansiell säkerhet och att ett bevis därom medförs ombord på fartyget.

## 7 kap. Bemyndiganden

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

#### 7 §

Paragrafen reglerar bemyndiganden. Paragrafen har ändrats på så sätt att bemyndigandet, förutom förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn, avser meddelande om sådana föreskrifter om utvisning som

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Bemyndigandet har även utvidgats till att omfatta förbud för fartyg att anlöpa svensk tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium. 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. Istället avses den plats där ett fartyg rent faktiskt kastar ankar. I paragrafen anges att de föreskrifter som bemyndigandet avser måste stämma överens med internationell rätt. Detta innebär att utländska fartygs rätt till oskadlig genomfart inte får påverkas av de föreskrifter som meddelas. Ett förbud får förenas med vite.

Frågan har behandlats i avsnitten 4.6.1 och 4.6.2. Ändringarna i paragrafen genomför artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

## 8 kap. Ansvarsbestämmelser

### Straff

#### 1 §

Tillägget i *första stycket 3* innebär att den som kan dömas för att uppsåtligt eller av oaktsamhet ha brutit mot ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn, kan komma att bli straffrättsligt ansvarig också för att ha brutit mot ett förbud eller föreskrift mot tillträde till svensk tilläggs- eller ankarplats eller mot användning för verksamhet på svenskt sjöterritorium. Det torde främst vara ett fartygs befälhavare som kan komma i fråga för ett straffansvar enligt bestämmelsen. 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. Istället avses den plats där ett fartyg rent faktiskt kastar ankar.

Övervägandena finns i avsnitt 4.6.3. Ändringarna i paragrafen genomför artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

### 7.3 Förslaget till förordning om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009)

#### 1 §

Paragrafen genomför artikel 6.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 4.4. I paragrafen anges vilka uppgifter det bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som utfärdas av försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren ska innehålla för att vara giltigt. Detta bevis ska enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009) medföras ombord på fartyget.

#### 2 §

I paragrafen anges att om det språk som används i beviset varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk. Skyldigheten att medföra beviset ombord på fartyget regleras i 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009).

Paragrafen genomför artikel 6.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 4.6.2.

### 7.4 Förslaget till förordning om ändring i fartygs säkerhetsförordningen (2003:438)

#### 7 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

##### 1 c §

Paragrafen är ny och genomför artikel 5.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 4.6.2.

*I första stycket första meningen* anges att Transportstyrelsen ska utvisa ett fartyg som inte har försäkring eller finansiell säkerhet eller om det inte medförs bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen (1994:1009). Försäkringen ska täcka sjörättsliga krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen för att vara giltig enligt 7 kap. 2 § samma lag. Beviset om försäkring ska uppfylla kraven i den föreslagna förordningen om föreskrifter till 7 kap. sjö-

lagen (1994:1009) för att anses som giltigt. Möjligheten till utvisning avser endast fartyg som inte för svensk flagg. Utvisning sker från svenskt sjöterritorium. Detta innebär att ett fartyg som utvisats inte får anlöpa svensk hamn, svensk tilläggs- eller ankarplats eller på annat sätt användas i verksamhet på svenskt sjöterritorium. Ett utvisat fartyg får emellertid utöva oskadlig genomfart på svenskt sjöterritorium.

*Andra meningen i första stycket* föreskriver att ett beslut om utvisning inte får meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364). Bestämmelsen är däremot inte handlingsdirigerande vid valet mellan ett förbud mot resa och ett beslut om utvisning. Vilken åtgärd som är mest lämplig får avgöras från fall till fall beroende på vilka omständigheter som aktualiserar ett kvarhållande. Då det vid ett reseförbud i många fall rör sig om säkerhetsbrister av allvarigare slag torde paragrafen emellertid normalt sätt vara subsidiär i förhållande till 6 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen.

Paragrafens *andra stycke* ålägger Transportstyrelsen att anmäla ett beslut om utvisning till Europeiska kommissionen, övriga medlemsstater inom EU och den berörda flaggstaten. (Jämför också 10 kap. 2 § 2.)

#### 1 d §

I paragrafen, som är ny, anges att Transportstyrelsen ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, svensk tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU på grund av avsaknad av försäkring, finansiell säkerhet eller bevis om försäkring eller 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 skadeanspråk. 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. Istället avses den plats där ett fartyg rent faktiskt kastar ankar. Förbudet att anlöpa svensk hamn med mera måste föregås av ett utvisningsförbud mot fartyget. Beslutet om utvisning kan antingen ha fattats av Transportstyrelsen eller av myndighet eller domstol i ett land som är medlem i EU. En förutsättning för ett förbud mot att anlöpa svensk hamn med mera är att beslutet om utvisning ska ha fattats på grund av att fartyget saknat giltig försäkring, finansiell säkerhet eller giltigt



bevis därom. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, kommer enligt 6 kap. 5 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) att kunna förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyg som saknar tillräcklig försäkring eller finansiell säkerhet eller giltigt bevis om försäkring eller säkerhet. Trots paragrafen kan ett fartyg enligt 7 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) tillåtas att anlöpa hamn under vissa förutsättningar, till exempel force majeure.

Paragrafen genomför artikel 5.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Utredningens överväganden finns i avsnitt 4.6.2.

## 2 §

Paragrafen reglerar frågan hur länge ett förbud att anlöpa svensk hamn med mera ska bestå. I paragrafens *första stycke* anges att förbudet 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 avhjälpd. Tillägget i första stycket innebär att förbudet att anlöpa svensk hamn, svensk tilläggs- eller ankarplats eller utöva verksamhet på svenskt sjöterritorium i 1 d § omfattas av paragrafen.

Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 4.6.2. Paragrafen genomför artikel 5.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.



# Kommittédirektiv



## Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter

Dir.  
2010:116

Beslut vid regeringssammanträde den 4 november 2010

### Sammanfattning

En särskild utredare ska lämna förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen) blir tillämplig i Sverige. Utredaren ska också ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i den lydelse som konventionen har genom ett tilläggsprotokoll av den 1 november 2002, som i vissa delar införlivas med unionsrätten genom Atenförordningen.

Vidare ska utredaren lämna förslag till de författningsändringar som behövs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet).

Utgångspunkten för utredningen ska genomgående vara ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2011.

### De internationella reglerna

#### *Tredje sjösäkerhetspaketet*

Under de senaste decennierna har antalet passagerartransporter till sjöss ökat väsentligt. Utvecklingen har stora fördelar för handel och tillväxt och människors möjligheter att röra sig över landsgränserna. Samtidigt ökar dock naturligtvis risken för att det också inträffar

olyckor till sjöss. Det ligger i sakens natur att sådana olyckor kan medföra stora skador, även dödsfall och personskador. Det är därför angeläget att transportörerna har ett tydligt ansvar om en olycka skulle råka inträffa och att det finns enkla och effektiva möjligheter för enskilda och andra att få ersättning för de skador de drabbats av. Starka rättigheter för passagerarna främjar också sjösäkerheten genom att verka förebyggande så att transportörerna vidtar de säkerhetsåtgärder som behövs. Tydliga och gemensamma internationella regler för skadeståndsansvar underlättar dessutom för den svenska sjöfartsnäringen att utvecklas positivt.

Europeiska kommissionen presenterade i december 2005 ett förslag till ett tredje sjösäkerhetspaket. Åtgärderna i paketet syftade till att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten. Det tredje sjösäkerhetspaketet kom slutligen att omfatta sex direktiv och två förordningar. Av dessa har utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet tidigare lämnat förslag (SOU 2009:90 och SOU 2010:23) till hur fem direktiv och en förordning ska genomföras i svensk rätt. Regeringen har därefter i propositionen 2009/10:231 Tredje sjösäkerhetspaketet – Del I, som baseras på förslagen i det förstnämnda betänkandet, lämnat förslag till hur två av direktiven ska genomföras.

Av tredje sjösäkerhetspaketet återstår ett direktiv och en förordning att genomföra. Det är fråga om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen) respektive Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet).

Försäkringsdirektivet och Atenförordningen omfattades inte av den nyss nämnda utredningens uppdrag.

#### *Atenförordningen och Atenkonventionen*

Syftet med Atenförordningen är att genom enhetliga regler stärka det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare vid sjötransporter. Förordningen innebär att 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods till stora delar införlivas med EU-rätten i den lydelse som konventionen har genom ett tilläggsprotokoll av den 1 november 2002. Atenkonventionen har förhandlats fram inom ramen för FN:s sjöfartsorganisation (Inter-

national Maritime Organization, IMO). Genom förordningen införlivas också med EU-rätten delar av de riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen som antogs av IMO:s juridiska kommitté den 19 oktober 2006. Konventionen och IMO:s riktlinjer blir, i den utsträckning som anges i förordningen, bindande för EU:s medlemsstater när förordningen börjar tillämpas. Från EU:s sida är det dock ett självständigt införlivande i så måtto att varken EU eller dess medlemsstater ännu har ratificerat konventionen i den lydelse som den har genom 2002 års tilläggsprotokoll.

Enligt Atenkonventionen har transportören i princip ett strikt ansvar för passagerares dödsfall och personskador som orsakats genom sjöfartsolyckor upp till belopp om 250 000 särskilda dragningsrätter (SDR) per passagerare. (SDR beräknas fortlöpande och är dagsaktuella; i september 2010 motsvarade 1 SDR knappt 11 svenska kronor.) För skador utöver detta belopp men högst 400 000 SDR gäller ett presumtionsansvar för transportören. Det innebär att för att undgå ansvar för en sådan skada måste transportören visa att det inte varit fråga om vårdslöshet. I fråga om passagerarfartyg som är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare ska transportören ha en försäkring som täcker det strikta ansvaret. I konventionen finns också bestämmelser om ansvar m.m. vid dödsfall eller personskador som inte orsakats genom fartygsolycka samt vid förlust eller skada på handresgods och annat resgods.

Konventionen är endast tillämplig på internationella transporter. Förordningen utökar tillämpningsområdet på så sätt att konventionens regler för EU:s del ska gälla vid såväl internationella som inrikes sjötransporter. En annan reglering i förordningen som saknar motsvarighet i konventionen är att passagerare och deras efterlevande ska ha rätt till förskott på ersättningen. Vidare innehåller förordningen en skyldighet för transportören att se till att passagerarna får information om sina rättigheter.

Förordningen är bindande, men den innehåller i några delar valmöjligheter för medlemsstaterna. När det gäller inrikes befordran till sjöss måste medlemsstaterna tillämpa förordningen på större fartyg, nämligen fartyg av s.k. klass A- och B-typ (artikel 2). Medlemsstaterna får dock välja att utsträcka tillämpningen till all inrikes befordran till sjöss, dvs. i praktiken även när det gäller fartyg av klass C och D (se den engelska lydelsen; den svenska är felaktig). Det finns också viss möjlighet att skjuta upp tillämpningen av förordningen (se artikel 11). Vidare får medlemsstaterna i nationell lagstiftning begränsa redares samlade skadeståndsansvar på grund av

skador som har uppkommit vid en och samma händelse, s.k. globalbegränsning (artikel 5.1). Nationella begränsningsregler med detta innehåll är tillåtna förutsatt att de genomför 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (begränsningskonventionen) i den lydelse som konventionen har enligt 1996 års protokoll till den. Motsvarande gäller regler som genomför eventuella kommande ändringar av begränsningskonventionen.

Atenkonventionen är inte tillämplig när befordran är underkastad ansvarsbestämmelserna i någon annan internationell konvention som avser befordran av passagerare eller resgods med annat transportmedel, i den mån dessa bestämmelser är tvingande för befordran till sjöss (artikel 2.2). Konventionen innebär vidare att de fördragsslutande staterna får eller måste vidta vissa åtgärder. Det ska utses en myndighet som ska fastställa att kraven på försäkring eller finansiell säkerhet för fartyg har uppfyllts samt utfärda certifikat för fartyg som uppfyller kraven (artikel 4a.2). Staterna kan dock välja att i stället överlämna till en erkänd institution eller organisation att utfärda sådana certifikat (artikel 4a.3). Det ska säkerställas att det finns föreskriven försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för alla fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare, oavsett flaggstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom en fördragsslutande stats territorium (artikel 4a.13). Certifikatet som intygar detta ska som huvudregel medföras ombord på fartyget. Konventionen ger dock möjlighet att i stället inrätta ett register över utfärdade certifikat. Slutligen får det föreskrivas att redarens ansvar ska gälla för högre belopp än 400 000 SDR (artikel 7.2).

Förordningen ska tillämpas från och med den dag då Atenkonventionen träder i kraft för EU men senast från den 31 december 2012. Det är ännu inte klart hur tillträde till konventionen från EU:s sida ska gå till. Huvudfrågan är om medlemsstaterna får tillträda konventionen vid sidan av unionen.

### *Försäkringsdirektivet*

I försäkringsdirektivet regleras vissa aspekter av redares skyldigheter i fråga om försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Genom direktivet införs en skyldighet för varje medlemsstat att kräva att en ägare till fartyg som för dess flagg eller anländer till hamn under dess jurisdiktion har en försäkring som täcker fartyget (artikel 4.1

och 4.2). Försäkringen ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar i enlighet med begränsningskonventionen, ändrad genom 1996 års protokoll. Medlemsstaterna får dessutom kräva att fartyg med en annan stats flagg har en försäkring så snart sådana fartyg är verksamma inom medlemsstatens territorialvatten. Vidare innehåller direktivet bestämmelser om bl.a. inspektion och efterlevnad, utvisning från hamn och nekat tillträde till hamn, försäkringsbevis samt sanktioner.

Direktivet påverkar inte de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som är förtecknade i bilaga till direktivet (artikel 2.3). Bland de förtecknade instrumenten finns t.ex. 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (oljeskadekonventionen, SÖ 1995:19 och 1995:20) och Atenförordningen.

Direktivet ska vara genomfört före den 1 januari 2012.

### Behovet av en utredning

Sjölagen (1994:1009) och svensk rätt i övrigt skiljer sig på flera punkter från vad som gäller beträffande skadeståndsansvar vid befordran av passagerare och resgoods enligt Atenkonventionen och Atenförordningen. Förordningen, och därmed också de delar av konventionen som den hänvisar till, kommer att bli direkt tillämplig och bindande för medlemsstaterna vid ikraftträdandet. Det finns ett behov av att utreda vilka författningsändringar och andra åtgärder som behövs till följd av förordningen. Vidare behövs ett underlag för bedömning av om Sverige bör tillträda konventionen, med en analys av om ett sådant tillträde kräver ytterligare författningsändringar. Förordningen och konventionen ger dessutom vissa valmöjligheter för medlemsstaterna. Även hur man ska förhålla sig till dessa valmöjligheter samt hur de ska få genomslag i svensk rätt behöver övervägas.

I svensk rätt finns inte något generellt krav att redare ska ha säkerhet för skadeståndsansvaret vid sjöolyckor. Det finns därför behov av att utreda hur en obligatorisk ansvarsförsäkring bör regleras. Även i övrigt behöver det utredas hur försäkringsdirektivet lämpligast bör genomföras.

## Utredningsuppdraget

### *Svenska regler som kompletterar Atenförordningen och Atenkonventionen*

En särskild utredare ska analysera Atenförordningens närmare innebörd och föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga eller som i övrigt bedöms befogade med anledning av att förordningen blir tillämplig i Sverige.

I uppdraget ingår att överväga om Sverige bör utnyttja den möjlighet som ges att tillämpa förordningen också på inrikes befordran till sjöss med fartyg av klass C och D, liksom de möjligheter som ges att skjuta upp tillämpningen av förordningen när det gäller fartyg av klass A respektive B.

Genom Atenförordningen blir Atenkonventionen direkt tillämplig i den utsträckning som anges i förordningen. Utredaren ska undersöka hur svensk rätt förhåller sig till konventionen. Utredaren ska analysera vilka eventuella följdändringar som kan bli aktuella på grund av att Sverige genom förordningen blir bundet av konventionen. I sammanhanget ska förhållandet till reglerna om globalbegränsning undersökas med utgångspunkt i att nuvarande reglering i 9 kap. sjölagen ska behållas (artikel 5.1 första stycket i förordningen). Utredaren ska ta ställning till om det finns anledning att använda möjligheten att föreskriva ett högre belopp än 400 000 SDR per passagerare för passagerarskador.

Vidare ska utredaren överväga vilka åtgärder som bör vidtas med anledning av konventionens krav på försäkring. Utredaren ska lämna förslag på vilken myndighet som bör vara behörig att fastställa om kravet på försäkring eller finansiell säkerhet är uppfyllt. I detta sammanhang ska utredaren bedöma om uppgiften i stället bör överlämnas till ett annat organ än en myndighet. Utredaren ska överväga om ett register över utfärdade certifikat i elektroniskt format bör inrättas och hur ett sådant register i så fall bör utformas.

Utredaren ska även göra en översyn av 15 kap. sjölagen och ta ställning till i vilken mån de transporter som faller utanför Atenförordningens tillämpningsområde bör ha ett likvärdigt skydd.

Utredaren ska, om det ryms inom tiden för uppdraget i övrigt, göra en översyn av terminologin i 15 kap. sjölagen i syfte att så långt lämpligt åstadkomma en bättre överensstämmelse med den som används i förordningen, inbegripet de bestämmelser i Atenkonventionen och i IMO:s riktlinjer som har införlivats genom förordningen.



*Ett svenskt tillträde till Atenkonventionen?*

Frågan om huruvida EU:s medlemsstater har möjlighet att tillträda Atenkonventionen vid sidan av EU förväntas bli föremål för diskussioner inom EU och omfattas inte av utredarens uppdrag. Om diskussionerna skulle resultera i att EU:s medlemsstater anses kunna tillträda konventionen på egen hand, behövs ett underlag i tillträdesfrågan för Sveriges del. Utredaren ska därför ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda konventionen. Utredaren ska basera sitt underlag på den förutsättningen att EU:s medlemsstater har möjlighet att tillträda konventionen. Vid dessa överväganden ska utredaren särskilt beakta att Atenkonventionen till stor del redan har införlivats med unionsrätten. I den mån ytterligare författningsändringar behövs för ett svenskt tillträde ska förslag till sådana ändringar lämnas.

*Försäkringsdirektivet – obligatorisk ansvarsförsäkring för redare*

Utredaren ska överväga hur försäkringsdirektivet bör genomföras i svensk rätt. Frågan om hur en obligatorisk ansvarsförsäkring bör regleras ska utredas, liksom frågan om hur direktivets krav på försäkringsbevis bör uppfyllas. Utredaren ska också analysera i vilken mån redan gällande svensk rätt på försäkringsområdet, t.ex. bestämmelsen om direktkrav i 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104), bör vara tillämplig på sådana försäkringar som avses i direktivet.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna kräva inte bara att svenska redare är försäkrade utan också att utländska redare vars fartyg anlöper svenska hamnar är det. Direktivet hindrar inte medlemsstaterna från att också införa ett sådant krav för utländska fartyg som anlöper deras farvatten. Utredaren ska överväga om, och i så fall hur, tillämpningsområdet bör utsträckas utöver vad direktivet kräver.

I svensk rätt finns vissa bestämmelser om inspektion och tillträdesförbud (se bl.a. fartygssäkerhetslagen [2003:364] och fartygssäkerhetsförordningen [2003:438]). Utredaren ska överväga om dessa bestämmelser är tillräckliga för att genomföra direktivets krav (inspektion, efterlevnad, utvisning m.m.) i ljuset av den analys som gjorts i SOU 2009:90 och den fortsatta hanteringen av det betänkandet.

Utredaren ska lämna förslag till de författningsändringar som behövs för ett genomförande av direktivet, liksom till de eventuella följdändringar som kan bli aktuella.

*Ett starkt och effektivt skydd för skadelidande*

Utgångspunkten för utredningen ska genomgående vara ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt. Utredaren ska eftersträva en enkel och klar reglering.

**Arbetets bedrivande och redovisning av uppdraget**

Utredaren ska redovisa och analysera effekterna av framlagda förslag för passagerarna, sjöfartsnäringen, särskilt de mindre företagen, och det allmänna. Utredaren ska redovisa vilken administrativ börda som förslagen innebär för företagen. Utredaren ska även bedöma de kostnader och konsekvenser i övrigt som förslagen kan komma att medföra. Om ett förslag kan förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

I den omfattning som utredaren behöver det ska synpunkter inhämtas från berörda myndigheter och organisationer. Utredaren ska hålla sig uppdaterad på det arbete som sker i Danmark och Finland med genomförandet av försäkringsdirektivet. Utredaren ska hålla sig underrättad om det arbete som bedrivs inom Regeringskansliet, utredningsväsendet och inom EU:s institutioner och som har relevans för detta uppdrag.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2011.

(Justitiedepartementet)

# Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygs- ägares 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:

---

<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).

- (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<sup>(4)</sup>.
- (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.
- (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)<sup>(5)</sup> 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

---

<sup>(4)</sup> EUT L 255, 30.9.2005, s. 11.

<sup>(5)</sup> Se sidan 57 i detta nummer av EUT.

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.

### *Artikel 3*

#### **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 överträdelse 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.

#### *Artikel 9*

##### **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*

*BILAGA*

- 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.



