



# Sjöfartsstyrelsen

INFORMATIONSBLAD NR 17/1.10.1994

---

## SJÖLAGEN

Sjölagen (167/39) har ersatts med en ny sjölag (674/94), given den 15 juli 1994. De viktigaste ändringarna gäller befordran av gods till sjöss, närmare bestämt stadgandena om rättsförhållandet mellan redaren och lastägaren. Dessutom har ansvarsgränserna vid passagerarbefordran höjts. I lagen har också intagits stadganden om fartygs registrering i det fall att ägaren är bosatt inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I övrigt har stadgandena i nuvarande sjölag upptagits i den nya lagen utan att sakinnehållet ändrats.

Lagens struktur, revisionen av stadgandena om godstransport och redarens ansvarsgränser har beretts i samarbete med Norge, Danmark och Sverige.

Det materiella innehållet i lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar har intagits i den nya sjölagen. Förstnämnda lag har upphävts (675/94) och i samband därmed har också lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg ändrats (676/94).

Sjölagen och ovan nämnda lagar, som hänför sig till den, träder i kraft genom förordning (677/94) den 1 oktober 1994.

Hannu Makkonen  
Chef för juridiska byrån

Närmare upplysningar:

Sjöfartsavdelningen  
Sjöfartsinspektionsbyrån  
Juridiska byrån

Dnr 14/00/94  
ISSN 0430-5345

674/94

## Sjölag

Given i Nådendal den 15 juli 1994

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

### I AVDELNINGEN

### FARTYG

#### 1 kap.

#### Allmänna stadganden om fartyg

##### 1 §

##### *Ett fartygs nationalitet*

Ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg, om det till mer än sex tiondedelar ägs av en finsk medborgare eller en finsk sammanslutning eller stiftelse.

Trafikministeriet kan under förutsättningar som stadgas genom förordning godkänna också annat än ett i 1 mom. avsett fartyg som finskt,

1) om befogenheten att bestämma om fartygets användning till sjöfart i avgörande mån är i finska händer, eller

2) om fartyget ägs av personer som är bosatta, eller av sammanslutningar eller stiftelser som har sin hemort inom det Europeiska samarbetsområdet.

Statsrådet kan under förutsättningar, om vilka stadgas genom förordning, för främjande av landets sjöfartsnäring ge tillstånd till att fartyg som enligt 1 mom. skall anses som finskt inskrivs i fartygsregister i Danmark, Norge eller Sverige såsom fartyg i detta land, om det mellan fartyget och registreringslandet råder ett verkligt föreningsband i fråga om äganderätten till fartyget eller dess besittning eller användning. Då tillstånd beviljas skall det särskilt beaktas hur åtgärden påverkar sysselsättningen bland finska sjöfarare samt de på fartyget arbetandes avlöning och andra anställningsvillkor samt arbetsförhållanden och socialskydd.

Statsrådet kan under förutsättningar, om vilka stadgas genom förordning, för främjande

av landets varvsindustri och sysselsättning ge tillstånd till att fartyg som enligt 1 mom. skall anses som finskt inskrivs i fartygsregister i en främmande stat såsom fartyg i detta land, om det är fråga om ett i Finland byggt fartyg som så snart det har blivit färdigbyggt inskrivs i fartygsregistret i den främmande staten, och om det mellan fartyget och registreringslandet råder ett verkligt föreningsband i fråga om äganderätten till fartyget eller dess besittning eller användning.

## 2 §

*Fartygs registrering*

Ett finskt fartyg som används i handelssjöfart skall vara infört i fartygsregistret enligt fartygsregisterlagen (512/93).

## 3 §

*Nationalitetscertifikat och andra skeppshandlingar*

Ett handelsfartyg som används till sjöfart skall ha nationalitetscertifikat ombord samt dessutom vara försett med övriga efter fartygets och fartens art särskilt föreskrivna certifikat och skeppshandlingar.

## 4 §

*Ett fartygs hemort*

Ett i Finland registrerat fartygs hemort är den hamnort här i landet, som enligt ägarens anmälan anges i fartygsregistret.

Såsom ett icke registrerat finskt fartygs hemort anses ägarens hemort eller, om han inte har sin hemort här i landet, Helsingfors stad.

## 5 §

*Överlåtelse av fartyg*

Överlåtelse av ett registrerat eller ett registreringspliktigt fartyg skall ske skriftligen och i närvaro av vittnen.

Beträffande ett fartygs överlåtelse vid exekutiv försäljning tillämpas vad därom särskilt stadgas.

Vad i denna paragraf och i 6 § sägs om fartyg gäller också andel i ett fartyg.

## 6 §

*Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse*

Har någon överlåtit ett fartyg eller en andel

i ett fartyg till flera och har den, till vilken den senare överlåtelsen skedde fått sitt förvärv inskrivet i fartygsregistret är en tidigare överlåtelse utan verkan mot honom, om hans förvärv skedde i god tro och mot vederlag.

## 7 §

*Fartygs förklarande för icke iståndsättligt*

Ett fartyg som har skadats skall vid besiktning förklaras vara icke iståndsättligt, när iståndsättningen inte är möjlig eller, ifall fartyget, då iståndsättningen måste utföras på annan ort, inte kan föras dit, samt också då fartyget inte är värt att sättas i stand.

Om fartyget finns på utrikes ort, iakttas beträffande fartygs förklarande för icke iståndsättligt den ordning som där gäller för avgivande av en dylik förklaring.

## 8 §

*Fartygs sjövärdighet*

Ett fartyg skall då det används i sjöfart vara så byggt, utrustat, bemannat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter, att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv och egendom är tryggade.

Angående konstruktion, utrustning, bemanning, säker drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt besiktning av fartyg och annan tillsyn över dess sjövärdighet stadgas genom förordning. Genom förordning kan även stadgas om helikopterverksamhet på fartyg.

Trafikministeriet kan enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om sådant som nämns i 2 mom. Dessutom kan sjöfartsstyrelsen enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer som ansluter sig till fartygs sjövärdighet samt i enskilda fall bevilja undantag från kraven i stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag.

Om besiktning enligt denna lag stadgas i 18 kap.

## 9 §

*Lagens tillämpningsområde*

På fartyg som inte används i handelssjöfart



tillämpas stadgandena i denna lag endast om stadgandena i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg.

## 2 kap.

### Fartygs registrering

#### 1 §

#### *Fartygs registrering i fartygsregistret*

Om fartygs registrering stadgas i fartygsregisterlagen.

## 3 kap.

### Fartygsinteckning och sjöpanträtt

#### 1 §

#### *Fartygsinteckning*

Om fartygsinteckning stadgas i lagen om inteckning i fartyg (211/27).

#### *Sjöpanträtt i fartyg*

#### 2 §

#### *Fordringar förenade med sjöpanträtt*

Sjöpanträtt i fartyg gäller till säkerhet för en sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som avser

1) lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,

2) hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift,

3) ersättning med anledning av personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift,

4) ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen inte kan grundas på avtal, och

5) bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Vad som stadgas i 1 mom. 3 och 4 punkterna gäller inte i fråga om fordran på ersättning för atomskada.

Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot sådan fartygets ägare som inte är

redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller annars har hand om fartygets drift i redarens ställe.

#### 3 §

#### *Fordringarnas förmånsrätt*

De fordringar som avses i 2 § 1 mom. 1—5 punkten har inbördes företräde efter punkternas nummerordning. En fordran som avses i 5 punkten har dock alltid företräde framför fordringar som avses i 1—4 punkten och som har uppkommit tidigare.

Fordringar som avses i samma punkt i 2 § 1 mom. har inbördes lika rätt till betalning. Av fordringar som avses i 5 punkten går dock yngre fordran före äldre.

#### 4 §

#### *Sjöpanträttens giltighet*

Utom i de fall som avses i 7 § gäller sjöpanträtt i fartyget även om fartyget övergår till en ny ägare eller dess registrering ändras.

Medför frivillig överlåtelse av fartyget till en utlänning att sjöpanträtt upphör för fordran för vilken den förre ägaren inte svarade personligen, eller att förmånsrätten försämras, svarar överlåtaren för vad som till följd därav inte kan ersättas ur fartyget. Finns det flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill.

#### 5 §

#### *Retentionsrätt*

Den som har någon annans fartyg eller fartyg under byggnad i sin besittning med anledning av reparations- eller byggnadsuppdrag har rätt att hålla kvar fartyget eller bygget till säkerhet för fordran på grund av uppdraget. Härvid skall i tillämpliga delar iakttas vad som stadgas i lagen om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har avhämtats (688/88).

#### 6 §

#### *Sjöpanträttens upphörande*

Sjöpanträtt i fartyg upphör ett år från det att fordringen uppkom, om fartyget inte före det blir föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden kan inte förlängas eller avbry-



tas, men skall dock inte löpa medan det finns laga hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

## 7 §

*Exekutiv försäljning*

Säljs ett fartyg exekutivt i Finland, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget efter det att köpeskillingen har betalats, förutsatt att köpet blir bestående.

Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom. En fordran som är förenad med sjöpanträtt får därvid bevakas till fullt belopp utan hinder av vad 9 kap. stadgar om begränsning av redarens ansvar, men ger inte utdelning över det belopp som högst skall betalas enligt dessa stadganden.

Exekutiv försäljning av ett fartyg i en främmande stat skall erkännas med den verkan som anges i 1 mom., om försäljningen har verkställts enligt den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygs-hypotek.

## 8 §

*Fartyg under byggnad*

Stadgandena om sjöpanträtt i fartyg har motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det bygget har sjösatts.

*Sjöpanträtt i last*

## 9 §

*Fordringar förenade med sjöpanträtt i last*

Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1) fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund,

2) fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt lastägarens fordran för gods som har sålts för någon annan lastägares räkning, och

3) en transportörs eller bortfraktares ford-

ringar på grund av fraktavtalet om de kan göras gällande mot den som kräver att godset skall lämnas ut.

## 10 §

*Fordringarnas förmånsrätt*

De fordringar som avses i 9 § 1—3 punkten har inbördes företräde efter punkternas numerordning. Fordringar som avses i samma punkt har inbördes lika rätt till betalning. Av sådana fordringar som avses i 1 och 2 punkten och som hänför sig till skilda handlingar skall dock yngre fordran gå före äldre.

## 11 §

*Giltigheten av sjöpanträtt i last*

Utlämnas gods som utgör säkerhet för en fordran eller säljs sådant gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträten i godset.

Om gods säljs exekutivt, upphör sjöpanträten i det sedan köpeskillingen har betalats, förutsatt att försäljningen blir bestående.

Den som utan borgenärernas tillstånd lämnar ut gods som enligt vad han insett eller bort inse utgjorde säkerhet för fordran, svarar för vad som till följd av detta inte kan ersättas ur godset. Sådan ansvarighet har även godsets mottagare för en fordran, för vilken han annars inte skulle svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.

## 12 §

*Upphörande av sjöpanträtt i last*

Sjöpanträtt i inlastat gods upphör ett år från det att fordran uppkom, om inte talan före det har väckts i laga ordning eller godset blivit föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden löper likväl inte medan det finns laga hinder mot att godset beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Har fordran kommit under behandling av dispaschör anses talan om betalning ha blivit väckt.

*Gemensamma stadganden*

## 13 §

*Betalning ur panten*

Har en borgenär sjöpanträtt i flera panter,

utgör varje pant säkerhet för fordringens hela belopp.

Får en borgenär betalt ur en pant för en större del av sin fordran än som belöper på den panten enligt det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för sjöpanträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. Rätt till sådant inträde har också en borgenär för vars fordran någon av panterna särskilt utgjorde säkerhet, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav inte räcker till betalning av hans fordran.

#### 14 §

##### *Betalningsordningen*

För fordran för vilken en sjöpanträtt i fartyg eller last utgör säkerhet har borgenären rätt till betalning ur föremålet för panträtten före övriga fordringar. För fordran för vilken en retentionsrätt enligt 5 § utgör säkerhet har borgenären rätt till betalning ur föremålet för retentionsrätten omedelbart efter ovan nämnda fordran.

#### 15 §

##### *Överlåtelse av fordran*

Sjöpanträtt består även om fordringen överläts eller tas i anspråk genom utmätning eller på något annat sätt övergår till någon annan.

#### 16 §

##### *Försäkringsersättning*

Sjöpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller någon annan anledning utgår för förlust av eller skada på fartyg eller last. Retentionsrätt enligt 5 § kan däremot göras gällande i sådan ersättning.

#### 17 §

##### *Väckande av talan*

Talan om betalning ur fartyg eller last för fordran som är förenad med sjöpanträtt får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Vad gäller last kan sådan talan dock inte väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare

eller den som har hand om fartygets drift i redarens ställe.

#### 18 §

##### *Kapitlets tillämpningsområde*

Stadgandena i detta kapitel om sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyg tillämpas när sådan rättighet görs gällande inför finsk myndighet.

Åberopas annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet än vad som avses i detta kapitel, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten får dock inte ges företräde framför sjöpanträtt enligt detta kapitel eller in-teckning som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. En sådan rättighet får inte heller annars erkännas i strid med nämnda konvention eller i något hänseende medföra bättre rätt än närmast motsvarande rättighet enligt denna lag.

#### 19 §

##### *Tillämpningen av stadgandena på fartyg under byggnad*

Stadgandena i 18 § tillämpas på motsvarande sätt på fartyg under byggnad från det att bygget har sjösatts. För tiden före sjösättningen gäller lagen i den stat där fartyget byggs.

#### 4 kap.

##### **Kvarstad på fartyg**

#### 1 §

##### *Utmätning av avgångsklart fartyg*

Ett fartyg som är avgångsklart får inte utmätas eller säkringsåtgärd vidtas för annan än en sådan fordran som har förfallit till betalning och för vilken sjöpanträtt eller in-tecknad panträtt gäller.

## II AVDELNINGEN

### **REDERI**

#### 5 kap.

##### **Partrederi**

#### 1 §

##### *Kapitlets tillämpningsområde*

Stadgandena i detta kapitel tillämpas då två



eller flera avtalar om att i form av partrederi bedriva handelssjöfart med ett eget i fartygsregistret infört fartyg.

För de förpliktelser som uppkommer genom den i 1 mom. nämnda verksamheten svarar varje redare i partrederiet endast i förhållande till sin andel i fartyget.

En utlänning kan endast äga en så stor andel i partrederiets fartyg att fartyget alltjämt enligt 1 kap. 1 § skall anses som finskt.

## 2 §

### *Avtalsbestämmelser*

Vad som stadgas i 3 § 2 mom., 4 och 5 §§, 6 § 2 och 3 mom., 7 och 10—13 §§, 14 § 1 och 2 mom. samt 18 § tillämpas, om inte något annat avtalas.

## 3 §

### *Grundande av partrederi*

Avtal om att bilda ett partrederi skall ingås skriftligen.

En ändring av partrederiavtalet är giltig endast om alla redare enhälligt har godkänt den.

## 4 §

### *Partrederiets sammanträde*

Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid partrederiets sammanträde. Kallelse till sammanträdet skall minst en vecka före sammanträdet sändas till varje redare genom rekommenderat brev eller telegram eller telex eller annars bevisligen. I kallelsen skall nämnas vilka ärenden som kommer att behandlas vid sammanträdet.

Kallelse till partrederiets sammanträde utfärdas av huvudredaren. Till sammanträde skall också kallas då redare som innehar minst en tiondedel av samtliga fartygsandelar skriftligen begär detta för behandling av ett angivet ärende. Kallelsen skall sändas inom 14 dagar från det begäran framställdes. Om huvudredaren inte kan sända eller inte sänder en kallelse, får någon av redarna göra det.

Måste beslut fattas om en sådan brådskande åtgärd som är nödvändig för att säkerställa partrederiets rätt eller för att förhindra skada

som hotar rederiet eller är redarna eniga därom, kan sammanträde hållas utan sådan kallelse som nämns i 1 mom.

Vid partrederiets sammanträde skall föras protokoll. En redare som inte deltagit i ett sammanträde som nämns i 3 mom. skall underrättas om dess beslut.

## 5 §

### *Beslutsfattandet vid sammanträde*

Varje redares röstetal räknas enligt hans andel i fartyget. Som partrederiets beslut gäller, om inte något annat följer av 2 mom., den mening som biträtts av mer än hälften av de avgivna rösterna. Vid lika röstetal gäller den mening som biträds av sammanrådets ordförande. Val av huvudredare avgörs dock genom lottning.

Ett beslut som har fattats vid ett sammanträde som avses i 4 § 3 mom. eller som avser upplösning av rederiet är giltigt endast om det har biträtts av mer än hälften av samtliga röster inom rederiet.

Ett beslut vid partrederiets sammanträde är bindande även för en redare som inte har varit närvarande vid sammanträdet.

## 6 §

### *Huvudredaren*

Varje partrederi skall ha en huvudredare. Huvudredaren skall vara bosatt inom det Europeiska samarbetsområdet. Trafikministeriet kan vid behov bevilja undantag från kravet om boningsort. Till huvudredare kan även väljas en juridisk person som har sin hemort inom det Europeiska samarbetsområdet. En huvudredare som har sin boningsort eller hemort utomlands är skyldig att ha en företrädare med hemort i Finland.

Huvudredaren skall sköta rederiets löpande förvaltning enligt redarnas anvisningar samt i angelägenheter som gäller rederiet handla för dess räkning vid domstol och hos andra myndigheter. Huvudredaren får inte utan särskilt bemyndigande överlåta eller pantsätta fartyget eller hyra ut eller befrakta det till någon annan för en längre tid än ett år. Huvudredaren har inte rätt att anställa eller avskeda fartygets befälhavare, om han inte har bemyndigats därtill genom beslut vid partrederiets sammanträde.

Huvudredaren har rätt till ett skäligt arvode för sitt uppdrag.

## 7 §

*Huvudredarens skiljande från sitt uppdrag och skadeståndsansvar*

Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom beslut vid partrederiets sammanträde. Om huvudredaren själv äger minst hälften av fartyget, kan han på en medredares talan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av domstol, om det finns giltig anledning till det.

En redare och huvudredaren skall ersätta skada som han uppsåtligen eller av vårdslöshet har orsakat medredarna vid skötseln av rederiets angelägenheter.

Om jämkning av skadestånd samt fördelning av skadeståndsansvaret mellan två eller flera skadeståndsskyldiga gäller 2 och 6 kap. skadeståndslagen (412/74).

## 8 §

*Bokföring och bokslut*

Över partrederiets verksamhet skall föras bok och bokslut uppgöras med iakttagande i tillämpliga delar av bokföringslagen (655/73). Bokslutet skall dateras och undertecknas av huvudredaren. Denna skall lämna bokslutet för varje räkenskapsperiod samt en berättelse över skötseln av rederiets angelägenheter till partrederiets sammanträde inom tre månader från periodens slut. Räkenskapsperioden är ett kalenderår, om inte något annat har överenskomits.

Angående innehållet i partrederiets bokslut gäller i tillämpliga delar 9 kap. 3 § lagen om öppna bolag och kommanditbolag (389/88).

Om revision enligt partrederiavtalet skall verkställas i partrederiet eller om en redare som äger minst en tiondedel av samtliga fartygsandelar kräver det eller om partrederiet under de två senaste räkenskapsperioderna i genomsnitt har haft fler än 30 anställda, skall revision verkställas med iakttagande i tillämpliga delar av 10 kap. 2—10 §§ lagen om öppna bolag och kommanditbolag.

## 9 §

*Rätten att granska bokföringen och få uppgifter*

Om redarnas rätt att granska partrederiets bokföring och få upplysningar om rederiets verksamhet gäller på motsvarande sätt 2 kap. 15 § lagen om öppna bolag och kommanditbolag.

Vill en redare klandra partrederiets bokslut, skall han väcka talan mot huvudredaren inom sex månader från det sammanträde vid vilket bokslutet gavs. Försummar han denna tid har rätten att väcka talan gått förlorad, om inte huvudredaren har förfarit svikligt.

## 10 §

*Skyldighet att delta i utgifterna*

Varje redare är skyldig att delta i utgifterna för partrederiets verksamhet i förhållande till sin andel i fartyget. Har en redare trots uppmaning inte betalt sin andel av utgifterna för en beslutad åtgärd, är han skyldig att till huvudredaren eller den medredare som betalt hans andel betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (633/82).

## 11 §

*Fördelning av vinst och förlust*

Vinst och förlust av partrederiets verksamhet under räkenskapsperioden skall fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar i fartyget.

Har en redare enligt 10 § betalt en medredares andel av utgifterna, har han rätt att som avkortning på sin fordran lyfta den vinstandel som räknas på medredarens fartygsandel.

## 12 §

*Överlåtelse av andel i fartyg*

Övergår en andel i fartyget till någon annan, skall förvärvaren eller den överlåtande redaren omedelbart underrätta huvudredaren om överlåtelsen.

Om en redare förlorar sitt finska medborgarskap, skall han omedelbart underrätta huvudredaren om detta.

Huvudredaren är skyldig att på ett sätt som stadgas i 4 § 1 mom. utan dröjsmål meddela de övriga redarna att sådan underrättelse som avses i 1 och 2 mom. har getts.

## 13 §

*Inlösning av andel i fartyg*

Har en andel i fartyget på annat sätt än genom offentlig auktion övergått till någon annan än en medredare i partrederiet, har varje redare rätt att lösa in andelen. Lösningsrätt föreligger dock inte, om fartygsandelen har



övergått till ägarens make eller till en bröstarvinge eller dennes make, utom i det fall som nämns i 2 mom.

Utan hinder av 1 mom. har varje finsk redare i partrederiet rätt att lösa in en fartygsandel, om den innehas av en redare som har förlorat sitt finska medborgarskap eller om den har övergått till någon annan med påföljden att fartyget upphör att vara finskt.

Den redare som önskar lösa in en fartygsandel skall underrätta förvärvaren härom inom två månader efter det att meddelande om den händelse som avses i 1 eller 2 mom. skickades till honom.

Om flera önskar utöva sin lösningsrätt, får var och en göra det i förhållande till sin andel i fartyget. Lösensumman skall motsvara fartygsandelens verkliga värde.

#### 14 §

##### *En redares ansvar*

En redare vars andel i fartyget har övergått till någon annan svarar gentemot medredarna för sina förpliktelser vid övergången samt för de förpliktelser som uppkommer efter övergången, men innan underrättelse om denna har nått huvudredaren.

En ny redare får en redares rättigheter och skyldigheter i förhållande till de övriga redarna så snart övergången har skett. Beslut och åtgärder som hänför sig till tiden före övergången är bindande för honom på samma sätt som för hans fångesman. De övriga redarna kan från hans vinstandel dra av sådana betalningsandelar för rederiets verksamhet som hans fångesman var ansvarig för.

Den som har överlätit sin andel i fartyget svarar mot tredje man för de förpliktelser på grund av partrederiets verksamhet som har uppkommit före övergången. Han svarar även mot tredje man i god tro för förpliktelser som har uppkommit efter övergången, till dess denna har antecknats i fartygsregistret. Den nya redaren svarar mot tredje man endast för de förpliktelser som har uppkommit efter övergången.

#### 15 §

##### *Upplösning av ett partrederi*

En redare har rätt att kräva upplösning av partrederiet när

1) han har sagt upp partrederiavtalet och

uppsägningstiden har gått ut, eller när den avtalade tiden för partrederiets verksamhet har gått ut,

2) en medredare har försatts i konkurs eller hans fartygsandel har mätts ut,

3) huvudredaren har skilts från sitt uppdrag genom beslut av domstol,

4) en medredare väsentligt bryter mot sina skyldigheter enligt partrederiförhållandet eller fortgående utnyttjar sin ställning i rederiet i strid mot rederiets intresse, eller om det ur redarens synvinkel skall anses vara oskäligt att partrederiets verksamhet fortsätter, med beaktande av väsentliga förändringar som har inträffat i rederiets verksamhetsförutsättningar, eller

5) när partrederiets fartyg upphör att vara finskt och har avförts ur fartygsregistret.

Utöver vad som stadgas i 1 mom. får konkursboet vid en redares konkurs, eller den som vid exekutiv auktion har köpt en utmätt fartygsandel, kräva att partrederiet skall upplösas.

Har en redare sagt upp partrederiavtalet, skall partrederiet upplösas sex månader efter uppsägningen, om inte något annat har överenskommits om uppsägningstiden. Åberopar redaren att tiden enligt partrederiavtalet går ut, skall rederiet upplösas vid utgången av denna tid eller omedelbart efter inlösningstidens utgång, om det ännu återstår inlösningstid enligt 17 § 3 mom. sedan tiden enligt avtalet har löpt ut. I de fall som nämns i 1 mom. 2—5 punkten samt 2 mom. skall rederiet upplösas så snart inlösningstiden enligt 17 § 3 mom. har gått ut.

Krav på upplösning av partrederiet eller på likvidation som avses i 16 § skall riktas till huvudredaren. Om upplösningsskäl i det fall som nämns i 1 mom. 3 eller 4 punkten avser huvudredaren, skall kravet dock riktas till de övriga redarna. Huvudredaren skall utan dröjsmål underrätta medredarna om krav som har framställts.

#### 16 §

##### *Likvidation av ett partrederi*

Om ett partrederi skall upplösas med stöd av 15 §, skall rederiet på begäran av en redare likvideras. Om förfarandet vid likvidation gäller i tillämpliga delar 5 kap. 10—17 §§ lagen om öppna bolag och kommanditbolag, ifall redarna inte enhälligt avtalar om något annat förfarande.

Ett avtal som avses i 1 mom. får dock i det fall som nämns i 15 § 1 mom. 2 punkten inte ingås utan samtycke av konkursboet, utmätningsborgenären eller den som har köpt en fartygsandel vid exekutiv auktion.

## 17 §

*Inlösning av andel i fartyg vid upplösning*

I stället för att partrederiet upplöses kan det förfaras så att en medredare löser in den redares fartygsandel som kan åberopa en upplösning enligt 15 § 1 mom. Framställs krav på upplösning med stöd av 15 § 1 mom. 5 punkten, har en redare som före uppkomsten av denna upplösning hade rätt att lösa in en överlåten fartygsandel enligt 13 § 2 mom. dock inte rätt att kräva inlösen.

En fartygsandel får inte i det fall som nämns i 15 § 1 mom. 2 punkten lösas in utan konkursboets eller utmätningsborgenärens samtycke.

Redaren skall underrätta huvudredaren eller, i det fall som nämns i 15 § 4 mom., medredarna om sitt lösningsanspråk inom en månad efter det att han fick meddelande om att krav på upplösning har framställts med stöd av 15 § 1 eller 2 mom. Om underrättelse inte lämnas inom utsatt tid, förfaller lösningsrätten.

På inlösningsförfarande enligt denna paragraf tillämpas 13 § 4 mom.

## 18 §

*Verkan av upplösning*

När ett partrederi upplöses skall dess fartyg säljas.

## 6 kap.

**Fartygs befälhavare**

## 1 §

*Befälhavarens nationalitet och befälets behörighetsvillkor*

Såsom befälhavare på finskt handelsfartyg får anställas endast finsk medborgare.

Angående behörighet i övrigt att föra befäl eller anställas som annat befäl gäller vad som stadgas om detta genom förordning.

## 2 §

*En redares rätt att verka som befälhavare*

En redare som har större del i fartyget än

hälften har rätt att verka som fartygets befälhavare, om han innehar föreskriven behörighet för en sådan befattning. Om överenskommelse inte kan träffas om lönevillkoren, skall de bestämmas av skiljemän eller domstol.

## 3 §

*Ombesörjande av fartygets sjövärdighet*

Befälhavaren skall innan en resa påbörjas se till att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat, försett med nödvändiga förnödenheter och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget i vilka gods lastas är i gott skick för att godset skall kunna mottas, transporteras och bevaras, samt att dess stabilitet är betryggande.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i behörigt skick.

Om det finns fel eller brister i sjövärdigheten som inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren om detta. Om redaren inte vill avhjälpa felet eller bristen, har befälhavaren rätt att omedelbart frånträda sin befattning.

## 4 §

*Skeppshandlingarna*

Befälhavaren skall se till att det ombord på fartyget finns certifikat och skeppshandlingar som föreskrivs i 1 kap. 3 § eller som annars är behövliga, samt ett exemplar av denna lag.

## 5 §

*Medtagande av last*

Utan redarens samtycke får befälhavaren inte ta med gods för egen eller annans räkning. Om befälhavaren gör det, skall han betala frakt och ersätta den skada som har orsakats.

## 6 §

*Befälhavarens ställföreträdare.  
Förbud att lämna fartyget*

Är befälhavaren frånvarande eller har han förhinder, skall den främste av de närvarande styrmännen besluta i ärenden som inte tål uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget, skall han underrätta den främste av de närvarande styrmännen eller, om någon styrman inte är



närvarande, någon annan av besättningen om det och ge de anvisningar som behövs.

När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller annars på en säker ankarplats, får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar får han inte vara borta från fartyget.

## 7 §

*Ställföreträdare i vissa fall*

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller någon annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller överger han sin befattning, träder den främste av styrmännen i hans ställe, till dess en ny befälhavare har utsetts. Redaren skall i dessa fall ofördröjligen underrättas.

## 8 §

*Vårdplikt och räddningsåtgärder*

Befälhavaren skall se till att lastning och lossning sker samt att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren påbörjar bärgning av ett fartyg eller av gods, skall han noga överväga om detta är förenligt med hans skyldighet mot dem vilkas rätt och intressen han skall bevaka.

## 9 §

*Iakttagande av gott sjömansskap*

Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömansskap.

## 10 §

*Tryggande av säker fart*

Befälhavaren skall skaffa information om de påbud och föreskrifter som gäller för de orter fartyget skall anlöpa under resan.

I händelse av krig eller blockad bör befälhavaren be om upplysning om vad han till fartygets och lastens säkerhet skall iaktta.

Om anlåtande av lots är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet, skall befälhavaren tillkalla en sådan.

## 11 §

*Räddning av den som är i sjönöd*

En befälhavare som anträffar någon i sjönöd

är skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

Har befälhavaren i något annat fall fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har han fått kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda eller avvärja faran, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

Om befälhavarens skyldighet att lämna hjälp då hans fartyg har sammanstött med ett annat fartyg stadgas i 8 kap. 5 §.

## 12 §

*Åtgärder vid sjönöd*

Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att skeppshandlingarna förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods.

Befälhavaren får inte överge fartyget så länge det finns rimlig utsikt att rädda det, om inte hans liv är i allvarlig fara.

Vidtas bärgningsåtgärder skall befälhavaren leda bärgningsarbetet, om inte lagen på bärgningsorten förhindrar detta eller det har utslutits genom bärgningsavtal. Befälhavaren skall själv eller med hjälp av styrmannen föra noggranna anteckningar över allt det som har bärgats samt över antalet personer som har medverkat vid bärgningen och transporten av godset till förvaringsställe och det utförda arbetet. Han skall också granska och genom sin namnteckning till riktigheten styrka alla kostnadsräkningar för bärgningen.

Befälhavaren skall så snart det kan ske anordna besiktning av fartyget och det bärgade godset enligt vad som stadgas i 18 kap. 25 § och se till att detta läggs upp under lämplig vård.

## 13 §

*Befälhavarens behörighet att företräda redaren*

Befälhavaren är i denna egenskap behörig att på redarens vägnar

1) företa rättshandlingar som avser bevarande av fartyget eller utförande av resan,

2) träffa avtal om att på resan ta med gods och likaså passagerare, om fartyget är avsett för sådan befordran, samt

3) väcka talan i mål som rör fartyget.

Om det behövs pengar för ett sådant ändamål, får befälhavaren skaffa medel genom lån eller genom att sälja redaren tillhörigt gods eller i nödfall av lasten.

Om rättshandlingen inte var nödvändig är den ändå bindande för redaren, om tredje man var i god tro.

#### 14 §

##### *Meddelanden och begäran om anvisningar*

Befälhavaren skall under resan underrätta redaren om de åtgärder av vikt som han har ansett nödvändiga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp och de rättshandlingar som har företagits under resan och om allt annat som kan vara till nytta för redaren att känna till. Innan en åtgärd av vikt vidtas bör befälhavaren, där omständigheterna det medger, begära anvisningar av redaren själv eller det ombud som denne har anvisat. Om pengar behövs för fartyget och redarens anvisningar inte kan avvaktas, skall befälhavaren skaffa medlen på det sätt som är billigast för redaren.

Om fartyget utomlands har utmätts eller belagts med kvarstad och framgår det av skeppshandlingarna att fartyget är in-tecknat för fordran, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta både redaren och registermyndigheten om åtgärden.

#### 15 §

##### *Tillvaratagande av lastägarens intressen*

Befälhavaren skall under resan noggrant vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarens rätt och intressen.

#### 16 §

##### *Rätten att företräda lastägaren*

Befälhavaren är i denna egenskap behörig att på lastägarens vägnar företa rättshandlingar

och kära i mål som rör lasten enligt vad som gäller för en transportör eller bortfraktare.

#### 17 §

##### *Ansvar för förbindelser*

Befälhavaren svarar inte personligen för de förbindelser han i denna egenskap har ingått på redarens eller lastägarens vägnar.

Befälhavaren skall ersätta en skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten orsakar redaren, lastägaren eller någon annan vars rätt eller intressen han skall bevaka.

Skadestånd som befälhavaren är skyldig att betala kan med hänsyn till graden av visad skuld, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsättas efter vad som är skäligt. I fråga om skadeståndsansvaret för en befälhavare som är i arbetstagares ställning tillämpas likväl skadeståndslagens stadganden om arbetstagares skadeståndsansvar.

#### 18 §

##### *Redovisningsskyldighet*

Befälhavaren skall avge redovisning när redaren begär det. Om redaren vill klandra redovisningen skall han väcka talan inom sex månader efter att han mottog den. Klandras inte redovisningen inom denna tid, har redaren förlorat sin talan, om inte befälhavaren har förfarit svikligt.

I redovisningen skall befälhavaren tillgodoräkna redaren all särskild ersättning som han fått av avsändare, befraktare, lastägare, leverantörer eller andra med vilka han i sin egenskap av befälhavare har haft att göra, om han inte fått redarens uttryckliga medgivande att behålla den.

#### 19 §

##### *Avskedande av befälhavaren*

Är befälhavaren själv delägare i fartyget till mer än hälften, kan domstol på talan av en medredare skilja honom från befattningen, om det finns giltiga skäl till detta.

#### 20 §

##### *Tillämpning av stadgandena*

Om befälhavarens skyldigheter vid fartygs sammanstötning stadgas i 8 kap. och vid förande av dagböcker, avgivande av sjöförkla-



ring och rapport samt vid utförande av besiktning i 18 kap.

### III AVDELNINGEN ANSVAR

#### 7 kap.

#### Allmänna stadganden om ansvar

##### 1 §

##### *Redarens ansvar*

Redaren är, om inte något annat stadgas i denna eller annan lag, ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten har orsakats av fartygets befälhavare eller besättning, av en lots eller av någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst. Är även den som har orsakat skada utöver redaren ansvarig för denna, svarar han endast intill det belopp som inte kan fås ut av redaren.

En redare som har betalt ersättning för skada som avses i 1 mom. har rätt att utkräva det betalda beloppet av den som har orsakat skadan, enligt de grunder som gäller för dennes skadeståndsansvar. Enligt samma grunder är skadevällaren ansvarig för den skada som han har orsakat redaren.

Om begränsning av en redares ansvarighet stadgas i 9 och 13—15 kap.

#### 8 kap.

#### Skada genom fartygs sammanstötning

##### 1 §

##### *Stadganden om undvikande av sammanstötning*

Vad som skall iakttas på fartyg för att undvika en sammanstötning stadgas särskilt.

##### 2 §

##### *Allmänt stadgande om skadestånd*

Om fartyg stöter samman så att skada uppstår på det ena fartyget eller på vardera eller på gods eller personer ombord, och är den ena parten ensam skyldig, skall denne ersätta

all skada och förlust som därav har orsakats.

Om båda parterna är skyldiga till sammanstötningen, skall de ersätta skadan enligt förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen och dess följder samt, om inte något annat stadgas i 3 §, svara vardera endast för sin del av ersättningen. Om omständigheterna inte ger stöd för någon viss fördelning, skall vardera parten ersätta hälften av skadan.

Vid bedömning av frågan om vållande till sammanstötningen skall rätten särskilt beakta om tiden medgav övervägande eller inte.

##### 3 §

##### *Ersättning för personskador*

För ersättning för en personskada som har orsakats av sammanstötningen svarar de skyldiga solidariskt. Har en ersättningsskyldig betalt mer än sin andel, får det överskjutande beloppet krävas hos den andra. Mot sådant krav kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han hade kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna eller motsvarande främmande lag eller förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av stadgandena i 13—15 kap. eller motsvarande stadganden i den främmande lagen.

##### 4 §

##### *Skadestånd vid olyckshändelse*

Om en sammanstötning har inträffat genom en olyckshändelse eller om det inte kan utredas att den har orsakats av vållande på endera sidan, svarar vardera sidan för sin skada.

##### 5 §

##### *Befälhavarens förpliktelser*

Om ett fartyg har stött samman med ett annat fartyg, är befälhavaren skyldig att lämna det andra fartyget och de ombordvarande personerna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda dessa ur den fara som har uppkommit genom sammanstötningen, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller besättningen eller övriga personer ombord. Befälhavaren skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på sitt eget

fartyg, dess hemort samt den ort eller hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

## 6 §

### *Vissa andra skador*

Vad som i denna lag stadgas om sammanstötning gäller också när en skada genom ett fartygs manövrering eller på liknande sätt orsakas på ett annat fartyg eller personer eller egendom som finns ombord, utan att fartygen sammanstöter.

## 9 kap.

### **Ansvarsbegränsning**

## 1 §

### *Rätt till ansvarsbegränsning*

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel. Samma rätt har en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befektare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder som anges i 2 § 1 mom. 4—6 punkten.

Görs ansvar gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan person som avses i 1 mom. svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel.

En försäkringsgivare som på grund av försäkring är ansvarig för en fordran som är föremål för begränsning enligt detta kapitel har samma rätt att begränsa sin ansvarighet som försäkringshavaren.

## 2 §

### *Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning*

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

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

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

3) annan skada, om den har orsakats av

intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

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

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

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

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

## 3 §

### *Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller*

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte

1) en fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten,

2) en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § eller 2 § 1 mom. lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80),

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

4) en fordran med anledning av atomskada orsakad av ett atomenergifartyg,

5) en fordran med anledning av skada som har orsakats fartygets befälhavare eller besättning, en lots eller någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst eller den vars uppgifter står i samband med fartygets drift eller med bärgning, eller

6) en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

## 4 §

### *Förlust av rätten till ansvarsbegränsning*

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte för



den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

## 5 §

*Ansvarsbeloppen*

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

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

2) för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 punkten är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,

c) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR och

d) för varje dräktighetstal som överstiger 70 000 med 167 SDR,

3) för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten samt fordringar, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som nämns i 2 punkten, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

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

Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 1 500. Ansvars-

gränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en bärgare som avses i detta moment och mot den för vilken denne svarar.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/82). Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som definieras i 23 kap. 2 §.

## 6 §

*Fördelning av ansvarsbeloppen*

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

Om de belopp som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten inte räcker till för betalning av där nämnda fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som avses i 5 § 1 mom. 3 punkten och med samma rätt som där nämnda fordringar.

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

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt 3 mom. om fordran hade betalats innan ansvarsbeloppet fördelades, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

## 7 §

*Upprättande av begränsningsfond*

Väcks talan i Finland med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning eller framställs här begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den sjörättsdomstol vid vilken talan har anhängiggjorts eller hos den sjörättsdomstol som enligt 21 kap. är behörig för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts.



En begränsningsfond anses vara upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

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

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

Om begränsningsfond och begränsningsmål stadgas i 12 kap.

#### 8 §

##### *Verkan av upprättande av begränsningsfond*

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Finland eller någon annan stat som har biträtt 1976 års konvention om begränsning av sjörettsligt skadeståndsansvar (FördrS 82/86) kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Finland, Danmark, Norge eller Sverige, kan kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avseende ett fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkringsåtgärd redan vidtagits eller utmätning skett, skall åtgärden upphävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd upphävd skall friges.

Har en begränsningsfond upprättats i en annan än i 2 mom. nämnd stat som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan begäran om kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avslås, en åtgärd som har

vidtagits upphävas eller en ställd säkerhet friges. En begäran skall avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden upphävas och säkerheten som har ställts friges, när fonden har upprättats i

1) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordran grundas eller, om händelsen inte har inträffat i hamn, den första hamn fartyget har anlöpt efter händelsen,

2) landstigningshamnen, om fordran avser personskada som har orsakats en person ombord på fartyget, eller

3) lossningshamnen, om fordran avser skada på fartygets last.

Vad som stadgas i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond, som har upprättats i en annan stat än en sådan som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §.

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

#### 9 §

##### *Åberopande av rätten till ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond*

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

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

Beträffande verkställighet av en dom som inte innehåller ett förbehåll enligt 2 mom. gäller stadgandena i utsökningslagen. Innehåller domen ett sådant förbehåll, kan den utan hinder därav verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och domstolen med stöd av 8 § finner att ansökan om verkställighet skall avslås.

Om en begränsningsfond inte har upprättats,



kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till avgörande av dispaschör. Talan mot dispaschörens avgörande förs i samma ordning som klander av dispasch.

## 10 §

*Krigsfartyg och andra statsfartyg*

Ansvarsgränserna för ett krigsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för den händelse på vilken ett krav grundas, ägdes eller brukades av en stat och användes uteslutande för andra än kommersiella ändamål, får inte i något fall underskrida de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 5 000. Avser fordran ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte rätt till ansvarsbegränsning. Vad som stadgas i detta moment gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 mom. och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3 mom., om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget användes i borrhingsverksamhet. Om ersättning för oljeskada stadgas särskilt.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar anses såsom fartyg vid tillämpningen av stadgandena i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i 2 mom.

## 11 §

*Kapitlets tillämpningsområde*

När begränsning av ansvarighet görs gällande inför finsk domstol eller någon annan finsk myndighet, skall 1—10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 punkten och är lagen i en stat som har biträtt den i 8 § 1 mom. nämnda konventionen tillämplig på anställningsavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Vad som stadgas i 1—10 §§ hindrar inte

tillämpningen av de i övrigt gällande stadganden om jämkning av skadevållares ansvar.

## 10 kap.

**Ansvar för oljeskada**

## 1 §

*Ansvar för oljeskada orsakad av fartyg*

Om ansvar för oljeskada stadgas i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

## 11 kap.

**Ansvar för atomskada**

## 1 §

*Ansvar för atomskada orsakad av fartyg*

Om ansvar för atomskada stadgas i atomansvarighetslagen (484/72).

## 12 kap.

**Begränsningsfond och begränsningsmål**

## 1 §

*Kapitlets tillämpningsområde*

Stadgandena i detta kapitel gäller begränsningsfonder som upprättas enligt 9 kap. 7 § (*begränsningsfond*) och i tillämpliga delar en sådan begränsningsfond som upprättas enligt 6 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt begränsningsfonden fördelas.

Om inte något annat följer av stadgandena i detta kapitel, tillämpas i begränsningsmål vad som i 21 kap. stadgas om rättegång i sjörättsliga tvistemål.

## 2 §

*Fondens storlek*

En begränsningsfond enligt denna lag skall motsvara

1) summan av de belopp som enligt 9 kap.

5 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och

2) ränta beräknad enligt 3 § räntelagen på belopp som avses i 1 punkten för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

En begränsningsfond som upprättas för oljeskada skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

### 3 §

#### *Ansökan om upprättande av fond och därtill ansluten utredning*

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond skall hos länsstyrelsen på domstolsorten deponera ett penningbelopp som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av länsstyrelsen godkänd säkerhet för beloppet.

I ansökan, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för de omständigheter på vilka ansökan grundas samt lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot begränsningsfonden.

### 4 §

#### *Upprättande av fond*

Domstolen skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall domstolen även i sitt beslut bestämma att ett tilläggsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och av begränsningsmålet samt ränta skall deponeras eller säkerhet för beloppet ställas. Om det är fråga om en begränsningsfond enligt 9 kap., gäller vad som här sägs om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att behövlighet deponering har skett eller att godtagbar säkerhet har ställts, anses begränsningsfonden ha blivit upprättad den dag beslutet meddelades. I annat fall anses fonden ha blivit upprättad den dag då domstolen genom anteckning på beslutet bekräftar att beloppet har deponerats eller säkerhet har ställts.

Beslut som avses i 1 och 2 mom. gäller till dess något annat har förordnats. Innefattar beslutet att ett högre belopp skall betalas till begränsningsfonden eller ytterligare säkerhet

ställas, skall domstolen förelägga den som upprättat fonden att inom viss tid betala vad som fattas eller att ställa säkerheten. Om föreläggandet inte iakttas, skall domstolen förordna att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 9 kap. 8 §.

Ändring i beslut som avses i 1, 2 och 4 mom. söks särskilt.

### 5 §

#### *Kungörelse om upprättande av fond*

När en begränsningsfond har upprättats, skall domstolen genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos domstolen inom viss tid, som inte får understiga två månader. Upplýsning om stadgandena i 8 och 15 §§ i detta kapitel samt 9 kap. 7 § 3 mom. skall ingå i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i den officiella tidningen samt enligt domstolens prövning i en ortstidning. Om det finns skäl därtill, skall kungörelse om att en begränsningsfond har upprättats ske även i någon annan stat.

Den som har upprättat begränsningsfonden och alla kända borgenärer skall underrättas genom ett särskilt meddelande.

### 6 §

#### *Fondens förvaltare*

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, kan domstolen förordna en förvaltare för begränsningsfonden. Förvaltaren skall ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver. Förvaltaren skall utöver vad som stadgas i 11 § 2 mom. ha till uppgift att delta vid behandlingen av frågor som gäller fonden och av begränsningsmålet samt vid förhandlingar mellan parterna.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

### 7 §

#### *Anmälan av fordran*

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna domstolen upplýsning om fordringens storlek och grund. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift även lämnas om detta.



## 8 §

*Försenad anmälan*

En fordran som inte har anmälts till domstolen innan frågan om fondens fördelning avslutas i underrätten kan endast betalas enligt stadgandena i 14 §.

## 9 §

*Upplösning av fond*

En begränsningsfond kan inte upplösas förrän den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden har löpt ut. Efter utgången av denna tid kan fonden fördelas utan beslut av domstolen, om den som har upprättat fonden och de borgenärer som har gjort gällande fordringar mot fonden överenskommer därom.

## 10 §

*Anhängiggörande av begränsningsmål*

Begränsningsmål anhängiggörs genom att den som har upprättat begränsningsfonden, eller dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol vid vilken fonden har upprättats, genom ansökan anhåller om fondens fördelning.

## 11 §

*Fondsammanträde*

Sedan ett begränsningsmål har anhängiggjorts skall domstolen kalla förvaltaren av begränsningsfonden, den som upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. Även en annan person vars rätt är berörd skall kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, ansvarsbeloppets storlek och anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren av begränsningsfonden granska anmälda fordringar samt, i den mån det kan ske, upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet och om fördelning av fonden. Förslaget skall sändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har en förvaltare inte förordnats, skall domstolen vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget jämte de ändringar som däri kan ha gjorts vid fondsammanträdet inte kvarstår när samman-

trädet avslutas, skall förslaget läggas till grund för fördelningen av fonden. Om det är nödvändigt kan fondsammanträdet fortsätta vid en senare tidpunkt.

Vidhåller någon sin invändning sedan fondsammanträdet har avslutats, skall domstolen bestämma en viss tid inom vilken denne skall anhålla om att domstolen prövar invändningen. Har en sådan anhållan inte gjorts inom utsatt tid, anses invändningen förfallen. Vidhålls invändningen, skall domstolen så snart som möjligt avgöra ärendet.

## 12 §

*Anhängiggörande av särskild talan*

Då i 11 § 4 mom. avsedd anhållan om behandling av ärendet har gjorts, skall förvaltaren av begränsningsfonden kallas till behandlingen. När invändningen gäller rätt till ansvarsbegränsning eller ansvarsbeloppets storlek, skall även den som har upprättat begränsningsfonden kallas till behandlingen av ärendet. Om invändningen gäller en anmäld fordran, skall utom förvaltaren också den borgenär som har anmält fordringen kallas.

## 13 §

*Förskott*

Efter utgången av den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden kan domstolen förordna att av de fordringar som dittills har fastställts endast viss del skall betalas.

## 14 §

*Fördelning av fonden*

Sedan samtliga tvister har avgjorts skall domstolen genom beslut fördela begränsningsfonden.

Domstolen kan avsätta ett visst belopp till täckande av fordringar som inte har anmälts innan frågan om fördelning av begränsningsfonden tas upp till slutlig behandling vid underrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av begränsningsfonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan

domstolen på yrkande avkunna beslut avseende den del av fordran som inte får utdelning ur fonden.

### 15 §

#### *Rättsverkan av beslut*

Laga kraft vunnet beslut om rätt till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och begränsningsfondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, vare sig fordringarna har anmälts eller inte.

## IV AVDELNINGEN

### AVTAL OM BEFORDRAN TILL SJÖSS

#### 13 kap.

#### Transport av styckegods

#### *Allmänna stadganden om transport av styckegods*

#### 1 §

#### *Definitioner*

I detta kapitel avses med

- 1) *transportör* den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,
- 2) *undertransportör* den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,
- 3) *avsändare* den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,
- 4) *avlastare* den som avlämnar godset för transport,
- 5) *transportdokument* ett konossement eller annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,
- 6) *konventionen* 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement i dess lydelse enligt 1968 års ändringsprotokoll (FördrS 9/85), (Haag-Visbyreglerna), jämte 1979 års protokoll om ändring av nämnda protokoll (FördrS 10/85), och
- 7) *konventionsstat* en stat som är bunden av konventionen.

#### 2 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

Stadgandena i detta kapitel är tillämpliga på

avtal om sjötransport i inrikes fart i Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. Beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller stadgandena avtal om sjötransport mellan två stater när

- 1) den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,
- 2) den avtalade lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige,
- 3) flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige,

4) transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller om

5) i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige får dock överenskommas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

#### 3 §

#### *Certepartifart*

Stadgandena i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- och delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid stadgandena i detta kapitel tillämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd skall stadgandena i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock 1 mom.

#### 4 §

#### *Avtalsbestämmelser*

En bestämmelse i ett transportavtal eller transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från stadgandena i detta kapitel eller från stadgandena i 19 kap. 1 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.



Stadgandena i 1 mom. gäller dock inte 5, 8—11 och 14—23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållandena eller villkor under vilka transporten skall utföras skäligt att genom ett avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

*Avlämnande och mottagande av godset för transport*

5 §

*Avlämnande av godset*

Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvats, transporterats och lossas.

6 §

*Undersökning av förpackningen*

Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset, om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

7 §

*Farligt gods*

Farligt gods skall vara märkt som farligt på

lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara nödvändiga.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

8 §

*Gods som fordrar särskild vård*

Om godset fordrar särskild vård, skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara nödvändiga. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

9 §

*Kvitto på mottagande av godset*

Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Om utfärdande av konossement och andra transportdokument stadgas i 42—59 §§.

10 §

*Frakt*

Följer frakten inte av avtalet, skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset mottas.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 41 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt 2 mom. inte har rätt till frakt.

11 §

*Frånträdande och avtalsbrott*

Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten har börjat, har transportören

rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Avlämnas godset inte i rätt tid får transportören häva transportavtalet, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har gjort en förfrågan därom, dock senast när godset tas emot för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på någon annan ort än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får inte krävas avbruten, om avbrottet skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Vad som i 14 kap. 32 § 2—4 mom. stadgas om de omständigheter som påverkar bestämmandet av ersättningen har motsvarande tillämpning i fråga om transport av stycke gods.

#### *Transporten*

##### 12 §

#### *Transportörens plikt att ta till vara lastägarens intressen*

Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta till vara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

##### 13 §

#### *Däckslast*

Gods får transporteras på däck endast om

detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag, förordning eller myndighets beslut.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett skall transportören visa att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Om ansvar för däckslast stadgas i 34 §.

##### 14 §

#### *Transportörens avtalsbrott*

Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida, om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet, om utlämnande av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

##### 15 §

#### *Transportavbrott och avståndsfrakt*

Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöp lossningshamnen och lossa godset eller att detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas 14 kap. 38 och 40 §§.

Har en del av transporten utförts när transportavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan orsak lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt stadgan den i 14 kap. 21 §.



## 16 §

*Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar*

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt ta till vara lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller mottas anvisning inte i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden, om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt 12 § 3 mom.

## 17 §

*Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder*

Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med ett högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärdena eller utgifterna avsåg.

*Utlämnande av godset*

## 18 §

*Transportörens utlämnande av godset*

Mottagaren skall på bestämmelseorten ta emot godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på ett sådant sätt att det kan tas emot bekvämt och säkert.

Den som är behörig att ta emot godset har rätt att besiktiga det före mottagandet.

## 19 §

*Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar*

Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att ta emot godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Om godset har lämnats ut på något annat sätt än mot konossement är mottagaren endast skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet, om mottagaren har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han annars insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

## 20 §

*Rätt att hålla inne godset*

Har transportören fordringar enligt 19 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 9 §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem. När godset har utlämnats kan transportören ta säkerheten i anspråk, om inte domstol på yrkande av mottagaren förbjuder detta.

## 21 §

*Uppläggning av gods*

Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller annars inom skälig tid, får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt 12 § 3 mom. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över det kan ske enligt 22 §.

## 22 §

*Transportörens förfogande över gods som inte avhämtas*

Sedan fristen enligt 21 § 2 mom. har löpt ut, har transportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 20 §. Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på något annat försvarligt sätt.

## 23 §

*Avsändarens ansvar för fordringar*

Lämnas godset ut till mottagaren utan be-

talning av sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.

Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

#### *Transportörens skadeståndsansvar*

##### 24 §

#### *Ansvarsperioden*

Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt 1 mom. från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt 1 mom.

1) när han har lämnat ut godset till mottagaren,

2) om mottagaren inte tar emot godset från transportören när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller det som är brukligt i lossningshamnen, eller

3) när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

##### 25 §

#### *Ansvar för sakskada*

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäligen åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens

sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Transportören skall visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

##### 26 §

#### *Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand*

Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

1) fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, eller

2) brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Transportören skall till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

##### 27 §

#### *Ansvar för levande djur*

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar som har lämnats och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till i 1 mom. avsedda risker, är han inte ansvarig, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

##### 28 §

#### *Ansvar för dröjsmålsskada*

Transportören är ansvarig enligt 25—27 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med



hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt 2 mom. skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.

## 29 §

*Beräkning av skadestånd  
vid sakskada*

Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtalet lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns varken börs- eller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

## 30 §

*Ansvarsgränser*

Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med en särskild dragningsrätt anges i 23 kap. 2 §.

## 31 §

*Ansvarsgränsen för  
enhetslastat gods*

Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 30 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet har förpackats i transportanordningen anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Har själva transportanordningen gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet, om den inte ägs eller på annat sätt har hållits till handa av transportören.

## 32 §

*Ansvar som inte grundar sig på  
transportavtalet*

Vad som i detta kapitel stadgas om frihet

från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Vad som i detta kapitel stadgas om frihet från och begränsning av transportörens ansvar har motsvarande tillämpning, om talan väcks mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §.

## 33 §

*Förlust av rätten till  
ansvarsbegränsning*

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

## 34 §

*Ansvar för däckslast*

Transporteras gods på däck i strid med 13 § är transportören, oavsett 25—28 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 30 och 33 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck, föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

## 35 §

*Transportörens ansvar för  
undertransportör*

Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig enligt stadgandena i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt 2 mom. är dock utan ver-

kan, om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.

## 36 §

*Undertransportörens ansvar*

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Stadgandena i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver det som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

## 37 §

*Gemensamt ansvar*

Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §, om inte annat följer av 33 §.

Stadgandena i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

## 38 §

*Reklamation*

Har godset lämnats ut utan att mottagaren skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om förlustens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttagas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset, om inte skriftlig underrättelse har lämnats till transportören inom 60 dagar efter det att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

## 39 §

*Bidrag vid gemensamt haveri*

Vad som i 24—38 §§ stadgas om transportörens ansvar för förlust av eller skada på gods gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalt.

*Avsändarens skadeståndsansvar*

## 40 §

*Allmän regel om skadeståndsansvaret*

Avsändaren är inte ansvarig för skada, inbegripet skada på fartyget, som har uppkommit för transportören eller undertransportören utan att skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig för skada som har uppkommit utan fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

## 41 §

*Farligt gods*

Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 7 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som tar emot godset inte heller annars kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som har tagit hand om godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får dock inte åberopa 1 mom.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom får transportören efter omstän-



digheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

*Konossement och andra transportdokument*

42 §

*Konossement*

Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1) utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot eller lastat godset och

2) betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement, om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, när det gäller förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, om inte konossementet innehåller en hänvisning till dem.

43 §

*Genomgångskonossement*

Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör.

Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

44 §

*Avlastarens rätt att få konossement*

När transportören har tagit emot godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonos-

sement utfärdas, om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan det på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

45 §

*Befälhavarkonossement*

Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

46 §

*Konossementets innehåll*

Ett konossement skall innehålla uppgift om

- 1) godsets art, inbegripet uppgift om dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,

- 2) godsets och förpackningens synliga tillstånd,

- 3) transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,

- 4) avlastarens namn,

- 5) mottagaren, när denne har angetts av avlastaren,

- 6) den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot godset i denna hamn,

- 7) den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,

- 8) antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,

- 9) orten där konossementet har utställts,

- 10) fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,

- 11) att transporten är underkastad konventionen enligt 4 § 3 mom.,

- 12) att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och

13) den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

#### 47 §

##### *Avsaknad av uppgifter i konossementet*

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 42 § 1 mom. utgör konossement även om uppgift som anges i 46 § saknas.

#### 48 §

##### *Transportörens undersökningsplikt*

Transportören skall i skäligen omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § 1 mom. 1 punkten är riktiga. Om han har skäligen anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

#### 49 §

##### *Konossementets bevisverkan*

Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utställts, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 48 §. Saknas uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd i konossementet, skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren enligt 46 § 1 mom. 10 punkten utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller, om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har löst in konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt 1 och 2

mom. inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig, får han inte åberopa förbehåll som avses i 48 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

#### 50 §

##### *Ansvar för vilseledande uppgifter i konossement*

Lider tredje man skada genom att lösa in konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementets innehåll var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i konossementet, är transportören på mottagarens begäran skyldig att uppge om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och även att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

#### 51 §

##### *Avlastarens garantiansvar*

Avlastaren ansvarar mot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han ändå inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I ett sådant fall svarar avlastaren inte heller enligt 1 mom.

#### 52 §

##### *Rätt att få ut godset*

Den som företer ett konossement och genom dess innehåll eller vid orderkonossement genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossement, är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar, är det för utlämnande på bestämmelsearten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att visa upp ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan



plats, måste dessutom de övriga exemplaren återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavaren av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

## 53 §

*Flera konossementsinnehavare*

Anmäler sig flera mottagare och företer de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för rätt mottagares räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

## 54 §

*Utlämnande mot konossement*

Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut.

Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

## 55 §

*Utlämnande när konossementet har förkommit*

Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan rätten beslutat om offentlig kungörelse, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna konossementet.

## 56 §

*Förvärv av konossement i god tro*

Överlåter den som framträder som rätt innehavare av konossement enligt 52 § olika exemplar av ett order- eller innehavarkonossement till flera personer, har den som först tar emot ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är denne inte skyldig att lämna ifrån sig det som han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order-

eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit.

## 57 §

*Stoppningsrätt*

Den rätt en säljare har att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad som åligger honom i följd av köpet, hindra att den sålda varan överlämnas till köparen eller att kräva att den lämnas tillbaka, gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt 1 mom. får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

## 58 §

*Sjöfraktsedel*

Med sjöfraktsedel (*sea waybill*) förstås ett dokument som

1) utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot godset och

2) innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får, även sedan sjöfraktsedel har utfärdats, bestämma att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande.

Konossement får begäras enligt 44 §, om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse en annan mottagare.

## 59 §

*Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan*

En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har tagits emot för transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Det som stadgas i 46 § 3 mom. och 48 § har motsvarande tillämpning.

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln

bevis om transportavtalet och om att godset har tagits emot så som det har beskrivits i dokumentet.

### Lösning av tvister

#### 60 §

#### Avtalsvillkor om behörig domstol

Ett avtal som har ingåtts innan en tvist har uppkommit och som inskränker kändens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kändens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol för den ort

1) där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,

2) där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts, eller

3) där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger.

Vad som stadgas i 1 mom. utgör inte hinder för en part att väcka talan vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att en tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur den skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljemannaförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro.

Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige, eller om annat följer av konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill hörande protokoll (FördrS 44/93).

#### 61 §

#### Skiljeklausuler

Utan hinder av vad som stadgas i 60 § 1 mom. får parterna skriftligen överenskomma

att tvister skall lämnas till slutligt avgörande av skiljemän. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kändens val skall försiggå i en av de stater där en ort som avses i 60 § 1 mom. är belägen samt att skiljemännen skall tillämpa stadgandena i detta kapitel.

Oavsett vad som har avtalats i skiljeavtalet, har stadgandena i 60 § 2 och 3 mom. motsvarande tillämpning.

Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige.

### 14 kap.

#### Befraktning av fartyg

#### Allmänna stadganden

#### 1 §

#### Kapitlets tillämpningsområde och definitioner

Stadgandena om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Stadgandena om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har stadgats.

I detta kapitel avses med

1) *bortfraktare* den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*,

2) *avlastare* den som avlämnar godset för lastning,

3) *resebefraktning* befraktning enligt vilken frakten skall beräknas per resa,

4) *konsekutiva resor* ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

5) *tidsbefraktning* befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för tid, och

6) *delbefraktning* befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används.

Stadgandena i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av 3 mom. gäller stadgandena i detta kapitel när finsk rätt skall tillämpas.



## 2 §

*Avtalsfrihet*

Stadgandena i detta kapitel tillämpas inte i den mån något annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige får stadgandena i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller stadgandena i 19 kap. 1 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § 1 och 2 mom. får stadgandena i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Stadgandena i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal när detta följer av vad som stadgas i 5 §.

## 3 §

*Befraktning av ett bestämt fartyg*

Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för någon annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

## 4 §

*Överlåtelse av befraktningsavtal*

Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till någon annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har

befraktaren samtyckt till överlåtelsen, upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

## 5 §

*Trampkonossement*

Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget, bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset när det gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man, om inte konossementet hänvisar till dem.

Stadgandena om konossement i 13 kap. 45—57 §§ gäller även konossement som avses i 1 mom. När det följer av 13 kap. 3 § att stadgandena om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet, bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt 13 kap. 4 och 24—40 §§.

## Resebefraktning

*Inledande stadganden om resebefraktning*

## 6 §

*Frakt*

Följer frakten inte av befraktningsavtalet, skall den frakt betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än det som följer av avtalet har inlastats, skall för godset betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

## 7 §

*Sjövärdighet*

Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, befordras och bevaras.

## 8 §

*Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn*

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt

att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, om den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på ett sådant sätt att den sammanlagda längden av lastresorna respektive ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

#### 9 §

##### *Lastningsplats*

Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den plats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

##### *Lastningstid*

#### 10 §

##### *Lastningstid*

Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar *liggetid* och *överliggetid*. Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

#### 11 §

##### *Liggetidens längd*

Liggetid är den tid som skäligen kan påräk-

nas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can)* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar,

2) *faccop (fast as can custom of the port)* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter,

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning, löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då det arbetas det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

#### 12 §

##### *Liggetidens början*

Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den har avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

Tiden räknas antingen från det klockslag då arbetet i hamnen vanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut. I det förra fallet



skall anmälan vara gjord senast en timme före kontorstidens slut föregående dag och i det senare fallet senast klockan tio samma dag.

## 13 §

*Hinder*

Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att ta in last med den verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skäligen borde ha räknat med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhållning.

## 14 §

*Överliggetid*

Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, om inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas i löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Vad som stadgas i 13 § 2 mom. har motsvarande tillämpning i fråga om överliggetid.

## 15 §

*Ersättning för överliggetid*

Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen skall betalas vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebortfraktaren en bestämd tilläggs-

tid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

*Lastning*

## 16 §

*Lastning och stuvning*

Följer inte något annat av det som är brukligt i hamnen, skall resebortfraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord. Vid klausulerna

1) *fió (free in and out)*, skall resebortfraktaren sörja för lastningen och

2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.

Resebortfraktaren skall sörja för underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.

I fråga om däckslast har 13 kap. 13 § motsvarande tillämpning.

Om fartyget av en anledning som resebortfraktaren skäligen borde ha räknat med när avtalet ingicks har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

## 17 §

*Avlämnande av godset*

Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Vad som stadgas i 13 kap. 6—9 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om avlämnande och lastning av gods vid resebortfraktning.

## 18 §

*Ombordkonossement*

När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren annars har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter finns.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Utfärdas enligt befraktningsavtalet konossement med andra villkor än dem som följer av avtalet och detta medför en ökad ansvarighet för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

### *Resan*

#### 19 §

##### *Resebortfraktarens omsorgsplikt*

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Vad som i 13 kap. 12 § 1 och 3 mom. samt 16 § stadgas om transportörens skyldighet och rätt att handla för lastägarens räkning och i 17 § om lastägarens ansvar för vidtagna åtgärder har motsvarande tillämpning vid resebefraktning.

#### 20 §

##### *Deviation och substituthamn*

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

Om det uppkommer hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten eller detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

#### 21 §

##### *Avståndsfrakt*

Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Stadgandena i 24 § har motsvarande tillämpning i fråga om avståndsfrakt.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

Twist om avståndsfrakt får hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Där-

vid skall stadgandena om dispasch vid gemensamt haveri gälla i tillämpliga delar.

#### 22 §

##### *Farligt gods*

Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för personer eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

##### *Lossning och utlämnande av godset*

#### 23 §

##### *Lossning*

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 9—17 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som stadgas om resebortfraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

Finns det flere mottagare av gods som befordras enligt samma befraktningsavtal, får de endast gemensamt anvisa lossningsplats eller fordra att fartyget förhållas.

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada skall betalas av resebortfraktaren, om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse på resebortfraktarens sida. Vid klausulen *fio* (*free in and out*) skall resebortfraktaren betala kostnaderna, om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

#### 24 §

##### *Frakt för gods som inte finns i behåll*

För gods som inte finns i behåll vid resans slut skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på resebortfraktarens sida eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 22 §.



Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt 1 mom. inte har rätt till frakt.

## 25 §

*Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakt*

Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar i enlighet med stadgandena i 13 kap. 19 §.

Resebortfraktaren får under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren i enlighet med 13 kap. 23 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset i enlighet med 13 kap. 20 §.

## 26 §

*Uppläggnings av godset*

Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningsen.

Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren om detta. Anmäler sig mottagaren inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset i säkert förvar. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningsen.

I underrättelsen enligt 1 och 2 mom. skall anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset har stadgandena i 13 kap. 22 § motsvarande tillämpning.

## 27 §

*Lastskada och dröjsmål med utlämnandet*

Resebortfraktaren är ansvarig enligt 13 kap. 24—35 och 37—39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Vad som i 13 kap. 36 § stadgas om undertransportörens ansvar har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt 1 mom. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av resebortfraktaren, får han även åberopa stadgandena i 5 §.

*Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida*

## 28 §

*Kancelleringstid*

Skall fartyget vara klart att ta in last inom en viss tid (*kancelleringstid*), får resebefraktaren häva befракtningsavtalet, om fartyget inte är klart att ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget ankommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

## 29 §

*Dröjsmål och annat avtalsbrott*

Resebefraktaren får häva befракtningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida, om avtalsbrottet är väsentligt.

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet, om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva avtalet i fråga om en enstaka resa, om inte utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

## 30 §

*Förlust av fartyget*

Avser befракtningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, är resebort-

fraktaren inte skyldig att utföra resan. I ett sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

## 31 §

*Resebortfraktarens skadeståndsansvar*

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida en skada som inte omfattas av 27 §, har 13 kap. 25 och 26 §§ om ansvar för sakskada samt skada på grund av oaktsam navigering och brand motsvarande tillämpning.

*Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida*

## 32 §

*Frånträdande före lastningens slut*

Frånträder resebortfraktaren befракtningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han, efter att på något sätt ha gett uttryck för detta, vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befördra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebortfraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom export- eller importförbud eller någon annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller en därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som har förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebortfraktaren vill åberopa en omständighet som avses i 3 mom., skall han inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det blir han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

## 33 §

*Hävningsrätt*

Får resebortfraktaren frånträda befракtningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 32 § 3 mom., får även resebortfraktaren frånträda avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebortfraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebortfraktaren en bestämd tilläggs-tid inom vilken resebortfraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggs-tiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 32 §.

## 34 §

*Frånträdande efter lastning*

Sedan lastning har skett har resebortfraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten, om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller någon annan befракtare. Vad som i 32 och 33 §§ stadgas om frånträdande före lastningens slut och om hävningsrätt har därvid motsvarande tillämpning.

## 35 §

*Dröjsmål med lastning*

Har överliggetiden avtalats och har resebortfraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast avlämnat en del av det, har vad som i 32 och 33 §§ stadgas om frånträdande före lastningens slut och om hävningsrätt motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när befракtningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har gått ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I ett sådant fall har 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning.

## 36 §

*Annat dröjsmål*

Fördröjs fartyget efter lastningen eller under



resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, om inte resebortfraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 26 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalda i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggs-tid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggs-tiden, får resebortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen inställs eller, om avtalet hävs, för att de återstående resorna faller bort.

## 37 §

*Skada som godset har orsakat*

Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebortfraktaren skyldig att betala ersättning, om han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset vid delbefraktning har orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

*Befraktningsavtalets bortfall*

## 38 §

*Krigsfara*

Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, har såväl resebortfraktaren som resebefraktaren rätt att frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning, även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det, är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet

frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare, om det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

## 39 §

*Konsekutiva resor*

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § ske i fråga om en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

## 40 §

*Kostnader för uppehåll*

Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 38 § uppehållet i lastningshamnen eller i en annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt stadgandena om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

## 41 §

*Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor*

Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kan komma för sent till lastningshamnen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma

antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han har fått anmälan begär att resan skall utföras.

### Kvantumkontrakt

#### 42 §

##### *Tillämpningsområde*

Stadgandena om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Stadgandena tillämpas dock inte, om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

#### 43 §

##### *Val av godsmängd*

Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras, har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden gods som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

#### 44 §

##### *Skeppningsplaner*

Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på ett lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

#### 45 §

##### *Anmälan om skeppning*

Befraktaren skall anmäla skeppning i skälig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

#### 46 §

##### *Nominering av fartyg*

När anmälan om skeppning har lämnats,

skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, om inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

#### 47 §

##### *Utförandet av resorna*

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 46 § tillämpas stadgandena om resebefraktning eller styckegodstransport på den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa bortfaller på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

#### 48 §

##### *Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner*

Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 46 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet beträffande den ifrågavarande resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett förhållande som avses i 32 § 3 mom.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner, kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den, får bortfraktaren häva avtalet beträffande den



återstående delen. Vad som stadgas i 3 mom. om rätt till ersättning har därvid motsvarande tillämpning.

## 49 §

*Dröjsmål med nominering  
av fartyg*

Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden, får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som bortfraktaren inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följderna han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

## 50 §

*Dröjsmål med betalning  
av frakt*

Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i rätt tid, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får bortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han inställer fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, att de återstående resorna bortfaller.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. I förhållande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

## 51 §

*Krigsfara*

Inträder det under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse

för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

## Tidsbefraktning

*Fartygets avlämnande*

## 52 §

*Fartygets skick och utrustning*

Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övriga utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna nå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

## 53 §

*Besiktning*

Vid avlämnandet får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningens utlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

## 54 §

*Avlämnande av fartyget  
till sjöss*

Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss, skall tidsbortfraktaren underätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning som avses i 53 § skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det vid besiktningen konstateras att fel i fartyget föreligger, skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befракtningsavtalet enligt 56 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

## 55 §

*Kancelleringstid och dröjsmål med avlämnandet av fartyget*

Skall fartyget enligt befракtningsavtalet vara klart att ta in last inom en viss tid (*kancelleringstid*), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Skall fartyget i övrigt avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Anmäler tidsbortfraktaren att fartyget kommer för sent och uppger han när fartyget kommer att vara klart att ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

## 56 §

*Fel i fartyget*

Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befракtningsavtalet. Rätt till avdrag på frakten eller hävning av befракtningsavtalet föreligger dock inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan ett sådant dröjsmål som enligt 55 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

## 57 §

*Skadeståndsansvar*

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för, föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till

ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

*Utförande av resorna*

## 58 §

*Tidsbefraktarens förfoganderätt*

Tidsbortfraktaren skall under befракtningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befракtningsavtalet. Vad som i 52 § 2 mom. stadgas om fartygets skick och utrustning har därvid motsvarande tillämpning.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten kan utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, om det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

## 59 §

*Underrättelseplikt*

Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden som rör fartyget och resorna och som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

## 60 §

*Bränsle*

Tidsbefraktaren skall sörja för att det finns bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

## 61 §

*Lastning och lossning*

Tidsbefraktaren skall sörja för mottagande,



lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös, om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

## 62 §

*Konossement vid tidsbefraktning*

Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver det som följer av befракtningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en mottagare som inte visar sin behörighet eller i övrigt i strid mot konossementet, om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett sådant utlämnande.

## 63 §

*Lastskada och dröjsmål med utlämnandet*

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren enligt 13 kap. 24—35 §§ och 37—39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Vad som i 13 kap. 36 § stadgas om

undertransportörens ansvar har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt 1 mom. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han även åberopa stadgandena i 5 §.

## 64 §

*Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida*

Hålls fartyg inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befракtningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 61 § 2 mom., vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

## 65 §

*Skada på fartyget*

Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som denne svarar för.

Om skadan beror på att tidsbefraktaren har beordrat fartyget till en osäker hamn är han ersättningsskyldig, om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger.

## 66 §

*Gemensamt haveri och bärgning*

Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall

betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om det i gemensamt haveri betalas ersättning för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom, när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt 16 kap. 7 § 2 mom. (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

## 67 §

*Utgifter för resorna*

Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt stadgandena i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

*Återlämnande av fartyget*

## 68 §

*Återlämnande och besiktning*

Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vad som stadgas i 52 § 3 mom., 53 § samt 54 § 1 mom. och 2 mom. första meningen har motsvarande tillämpning i fråga om återlämnandet. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller annars upphört före befraktningsperiodens slut.

## 69 §

*Överskridande av befraktningsperioden*

Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget antråda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Den skyldighet föreligger dock inte när överskridandet går utöver det som kan anses skäligt eller om en bestämd tidsperiod för återlämnandet har avtalats.

För överskridande som är tillåtet enligt 1 mom. skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avta-

lade tidsfrakten, samt ersättning för skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren.

*Tidsfrakt*

## 70 §

*Betalning av tidsfrakt*

Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren får dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

## 71 §

*Dröjsmål med betalning av tidsfrakt*

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen senast vid betalningen av nästa tidsfrakt.

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren inställa fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har tagits emot inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har inställt fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på stadgande i lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsrörelsen eller något annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följd han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

## 72 §

*Bortfall av tidsfrakt*

Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som



går förlorat för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter för fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

#### *Upphörande*

##### 73 §

#### *Förlust av fartyget*

Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller befракtningsavtalet även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

##### 74 §

#### *Krigsfara*

Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för de merkostnader för krigsförsäkring av fartyget och för krigsrisktilllägg till besättningen som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befракtningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det är han skyldig att

ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

#### 15 kap.

### **Befordran av passagerare och resgods**

#### 1 §

#### *Definitioner*

Med *bortfraktare* avses i detta kapitel den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods.

Med *passagerare* avses den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som befordras enligt avtal om godsbefordran.

Med *resgods* avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerares räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon, utgör handresgods.

#### 2 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

Med undantag för 4 § 2 och 3 mom. och i den mån annat inte följer av 21 och 22 §§ tillämpas stadgandena i detta kapitel, om inte annat avtalas eller följer av sedvänja.

Stadgandena i detta kapitel gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

Om någon, som varken är passagerare eller är i bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, följer med fartyget och därvid orsakas skada som avses i 11 eller 12 §, skall vad som i detta kapitel stadgas om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida tillämpas till förmån för var och en på redarens sida mot vilken ansvarighet kan göras gällande.

#### 3 §

#### *Ombesörjande av fartygets sjövärdighet*

Bortfraktaren skall se till att fartyget är

sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte befordras på däck.

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

Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med ett annat fartyg.

#### 4 §

##### *Passagerarens förpliktelser*

Avser befordringsavtalet en bestämd person, får denne inte överlåta sin rätt enligt avtalet till någon annan. Sedan resan har påbörjats får överlåtelse inte äga rum, även om avtalet inte avser en bestämd person.

Passagerarna är skyldiga att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

I fråga om tvångsmedel gäller vad som stadgas i 74 och 75 §§ sjömanslagen (423/78) och vad som i nämnda lag stadgas om arbetstagare har motsvarande tillämpning på passagerare.

Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning. Känner en passagerare till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. En motsvarande upplysning skall ges, om resgods, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på resgodset innan resan börjar.

#### 5 §

##### *Farligt resgods*

Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet,

visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

Har resgods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är passageraren ersättningskyldig, om han eller någon för vilken han svarar har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

#### 6 §

##### *Utlämnande av resgods*

Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen, har bortfraktaren rätt att lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

#### 7 §

##### *Förlust av fartyget, dröjsmål och avbrytande av resan*

Om befordringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

Blir fartygets avgång från den ort där befordringen skall börja väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.

Uppehålls fartyget under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts, eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta, har passageraren rätt att häva avtalet.

Måste passageraren uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehälle och bära kostnaden för detta.

#### 8 §

##### *Frånträdande och avtalsbrott på passagerarens sida*

Påbörjar passageraren inte resan eller avbry-



ter han den, skall den avtalade befodringsavgiften dock betalas, om inte passagerarens underlåtenhet att påbörja eller fullfölja resan beror av att han insjuknat eller avlidit eller av någon annan skälig anledning och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid.

Är passageraren enligt 1 mom. skyldig att betala den avtalade befodringsavgiften, skall denna dock sättas ned med ett skäligt belopp, om bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller om bortfraktaren på något annat sätt har begränsat eller kunde ha begränsat sin skada.

## 9 §

*Krigsfara*

Visar det sig sedan befodringsavtalet har ingåtts att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att en sådan fara har ökat väsentligt, har vardera parten rätt att frånträda befodringsavtalet även om resan har börjat. Frånträds avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

## 10 §

*Avdrag från befodringsavgiften*

Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 8 § 1 mom. eller hävs befodringsavtalet enligt 7 § 3 mom. eller, sedan resan har börjat, enligt 9 §, skall befodringsavgiften betalas med avdrag för det belopp som bestäms med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som enligt 1 mom. tillkommer honom, skall han betala tillbaka överskottet.

## 11 §

*Bortfraktarens ansvar för personskada och dröjsmål*

Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar en passagerare på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passageraren

försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

## 12 §

*Bortfraktarens ansvar för skada på resgods*

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgods försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller annat särskilt dyrbart resgods, om han inte har tagit emot egendomen för förvaring.

## 13 §

*Jämkning av skadestånd*

Har passageraren medverkat till skada som avses i 11 eller 12 §, kan skadeståndet jämkas enligt vad som stadgas i 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

## 14 §

*Bortfraktarens befrielse från ansvar*

För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 11 eller 12 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller detta endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller har uppkommit till följd av fel i fartyget.

## 15 §

*Ansvarsbeloppen*

Bortfraktarens ansvar för varje passagerare är begränsat till 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) vid personskada och till 4 150 SDR för dröjsmål vid befodran.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten inte överstiga

- 1) 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
- 2) 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om värdeföremål som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring,
- 3) 10 000 SDR för varje fordon, och
- 4) 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

I 1 och 2 mom. nämnda begränsningsbelopp avser det sammanlagda ansvaret för alla skador som har inträffat under samma resa. Beloppen avser inte ränta och rättegångskostnader.

Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som anges i 23 kap. 2 §.

#### 16 §

##### *Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självriskandel*

Bortfraktaren kan skriftligen åta sig ett ansvar till ett högre belopp än vad som stadgas i 15 §.

Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk:

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

Avräkning sker från skadans belopp innan begränsning av ansvaret enligt 15 § prövas.

#### 17 §

##### *Förlust av rätten till ansvarsbegränsning*

Bortfraktaren har inte rätt att åberopa stadgandena i 15 och 16 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

#### 18 §

##### *Bortfraktarens ansvar för underbortfraktaren*

Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade

utfört hela befordringen. Därvid skall stadgandena i detta kapitel iaktas i tillämpliga delar.

Den som i det fall som avses i 1 mom. utför befordringen är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som stadgas i detta kapitel, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen samtyckt till det.

I den mån både bortfraktaren och en person som avses i 2 mom är ansvariga, svarar de solidariskt.

#### 19 §

##### *Utomkontraktuella krav*

Vad som stadgas i detta kapitel om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befordringsavtalet.

Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 7 kap. 1 § eller 18 § i detta kapitel, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överskrida de gränser för ansvarigheten som stadgas i 15 §.

Vad som stadgas i 2 mom. gäller inte till förmån för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

#### 20 §

##### *Rätt att framställa ersättningskrav*

Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får väckas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, av den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. skadeståndslagen.

#### 21 §

##### *Avtalsvillkor*

Stadgandena i 4 § 2 och 3 mom. får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 5 § 3 mom., 6—20 §§ i detta kapitel, 19 kap. 1 § 1 mom. 3 och 5 punkten eller 21 kap. 5 § är ogiltiga

- 1) vid befördran inom Finland, Danmark,



Norge eller Sverige eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen, samt

2) vid annan befordran, om finsk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna finska lagvalsregler.

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

## 22 §

### *Bortfraktarens rätt till ansvarsfriskrivning*

Utän hinder av vad som stadgas i 21 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land vilka omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel för tiden innan handresgodset har förts ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller en sådan transport till eller från fartyget som avses i 1 mom. och inte heller för den tid då handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas i en terminalbyggnad eller på kaj eller någon annan hamnanläggning.

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

## 23 §

### *Hänvisningsstadgande*

Om behörig domstol för tvist som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods stadgas i 21 kap. 5 §.

Om preskription stadgas i 19 kap. 1 §.

## V AVDELNINGEN

### SJÖOLYCKOR

#### 16 kap.

#### Bärgning

#### 1 §

#### *Rätt till bärgarlön*

Den som bärgar ett fartyg som är förolyckat eller i fara eller ombordvarande gods eller något som hört till ett sådant fartyg eller gods, samt var och en som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Rätt till andel i lön som skall betalas för sådan bärgning har även den som i samband med den händelse som föranlett bärgningen har räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

Den som har medverkat vid bärgningsföretaget trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare har inte rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så krävs, betalas även om ett fartyg som har bärgats av ett annat fartyg tillhör samma ägare som det andra fartyget.

#### 2 §

#### *Bärgarlön i vissa fall*

Om någon enligt avtal är skyldig att verkställa bogsering eller lotsning, lösgöra fartyg ur is eller utföra liknande arbete för fartygets räkning, har han inte rätt, om fartyget råkar i fara, att få bärgarlön för hjälp som han enligt avtalet har lämnat fartyget, om inte hjälpen har varit sådan att den inte kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Om parterna inte kan enas om bärgarlönens storlek, skall denna bestämmas av domstol.

#### 3 §

#### *Lastägarens ansvar för bärgarlön*

Har gods eller något som hört till gods bärgats, svarar ägaren med det bärgade, men inte personligen.

#### 4 §

#### *Bestämmande av bärgarlönen*

Vid bestämmande av bärgarlönens belopp skall rätten beakta följande omständigheter:

- 1) i första hand
- a) i vilken utsträckning bärgningsföretaget har lyckats,
- b) den insikt och driftighet med vilken bärgningsarbetet har utförts och den tid och möda som har använts,
- c) den fara för vilken det bärgade fartyget, dess besättning och övriga personer ombord eller dess last har varit utsatta,
- d) den fara för vilken bärgarna eller deras redskap har utsatts,
- e) den fara för vilken bärgarna har utsatt sig att bli ersättningsskyldiga mot en lastägare eller någon annan eller att på annat sätt lida förlust,
- f) den skada bärgarna har lidit till liv, hälsa eller gods, den utgift eller förlust som bärgarna har haft för utförandet av bärgningen samt värdet av de redskap som har använts vid bärgningen, och
- g) den omständighet att det vid bärgningen använda fartyget varit särskilt utrustat för bärgningsarbete,
- 2) i andra hand
- värdet av det bärgade.

Har någon som deltagit i bärgningen genom sin skuld orsakat den fara för vilken fartyget har varit utsatt, eller har han vid bärgningen gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande av bärgat gods eller till någon annan sviklig handling, kan rätten förklara bärgarlönen förverkad eller nedsätta dess belopp enligt det som är skäligt.

## 5 §

*Bärgarlönens belopp*

Bärgarlönen får inte sättas högre än till värdet av det bärgade, med frakt och passage-  
raravgifter inberäknat efter avdrag för tull och övriga avgifter, som skall utgå av det bärgade, samt kostnad för förvaring, värdering och försäljning.

Med bärgarlön avses också ersättning för att föra det bärgade i säkerhet och för att fartyg eller andra redskap har använts för sådant ändamål.

## 6 §

*Ogiltigförklarande av bärgningsavtal*

Har avtal om bärgning ingåtts medan faran

varade och under dess inflytande och prövas villkoren i avtalet inte vara skäliga, får rätten efter yrkande av någondera parten förklara avtalet helt eller till viss del ogiltigt.

Detsamma gäller i fråga om avtal som ingåtts på något annat sätt, om det belopp som krävs i bärgarlön står i uppenbart missförhållande till värdet av den hjälp bärgarna lämnat.

Vad som stadgas i 4 § 2 mom. skall också tillämpas i det fall att ett avtal om bärgning har ingåtts.

Om bärgarlön har betalats medan faran ännu varade, skall den som vill återkräva något av det betalda väcka talan inom sex månader efter det att betalningen skedde. Gör han inte det har han förlorat sin talan.

## 7 §

*Fördelning av bärgarlönen*

Är bärgare inbördes oeniga om bärgarlönens fördelning, bestäms denna av rätten på grund av de omständigheter som avses i 4 §.

Om ett fartyg har bärgat något under resan, skall av bärgarlönen först betalas ersättning för skada, som genom bärgningen orsakats fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord, och för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit med anledning av bärgningen, likaså ersättning som avses i 3 mom. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar och resten tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen för att fördelas i förhållande till deras avlöning. Befälhavarens andel skall dock alltid uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. En lots på fartyget har rätt till del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han inte är anställd hos redaren, uppbar lön som främste styrman.

Om en sjöman vid bärgningen har gjort en synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, har han rätt till särskild ersättning. En sjöman som framställer ett krav på sådan ersättning skall inom tre månader efter det att bärgningsföretaget har slutförts anmäla detta hos redaren eller befälhavaren. Om en anmälan har gjorts och parterna inte kommer överens om ersättningen, skall frågan prövas av domstol.

Om det finns särskilda skäl, såsom ändamåls-



let med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem som arbetar i fartygets tjänst, får bärgarlönen fördelas efter andra grunder än enligt 2 och 3 mom.

Ett avtal om att en mindre del av den bärgarlön, som eventuellt kan förtjänas med fartyget än vad som ovan i denna paragraf sägs skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är ogiltigt, om det inte är fråga om ett fartyg som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta eller avtalet har ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av ett visst bärgningsföretag.

Har bärgning utförts av ett finskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, har vad som i denna paragraf stadgas motsvarande tillämpning. Den del av bärgarlönen som inte tillfaller staten skall dock fördelas mellan de ombordvarande enligt grunder, som fastställs genom förordning. Staten kan utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

## 8 §

*Fartygets avgång och utlämnade av last innan bärgarlönen betalats*

Innan bärgarlönen har betalats eller säkerhet som bärgaren har godkänt har ställts för den, får ett bärgat fartyg inte utan bärgarens samtycke lämna det ställe dit det efter bärgningen har förts eller bärgat gods tas i besittning av ägaren.

Om fartyget blir uppehållet eller godsets ägare inte får ut godset på grund av att bärgaren vägrar att godkänna erbjuden säkerhet och prövas säkerheten ha varit tillräcklig och godtagbar, skall bärgaren ersätta den skada som har orsakats.

## 9 §

*Bärgarlön för last*

Om ett fartyg har bärgat ett annat fartyg som tillhör samma redare eller dess last, får fartygets befälhavare inte företräda lastens ägare då krav på bärgarlön ur lasten framställs.

Om det inte genast framgår vem lasten tillhör, skall domstolen på bärgarens eller försäkringsgivarens begäran förordna en ojävig och sakkunnig person att som god man företräda lastens ägare i allt som angår ett sådant

krav. Detsamma gäller om lastägaren inte utan svårighet eller tidsförlust kan anträffas.

## 17 kap.

## Haveri

## 1 §

*Gemensamt haveri*

I fråga om skada, förlust och kostnad vid gemensamt haveri och fördelningen därav tillämpas om inte något annat avtalas York-Antwerpen-reglerna av 1974 enligt vad som närmare stadgas genom förordning.

## 2 §

*Dispasch och dispaschör*

Utredning och fördelning av gemensamt haveri skall, om något annat inte avtalas, göras genom dispasch i det land och på den ort redaren bestämmer. Dispasch uppgörs i Finland av en dispaschör.

Angående dispasch i ärenden som grundar sig på avtal om sjöförsäkring stadgas i lagen om utredning av ersättningar genom dispaschör i sjöförsäkringsärende (10/53).

Om dispaschören gäller vad som särskilt stadgas om dispaschör.

## 3 §

*Värdering av skada*

Skador som i gemensamt haveri har orsakats fartyg eller dess tillbehör skall, om inte något annat avtalas, värderas av besiktnings- och värderingsmän, som har utsetts enligt 18 kap. 17 §, på den ort där reparation verkställs, om sådan görs under resan, och i övrigt på den ort där resan slutar. I fråga om skada på last skall värdering ske senast på den ort där lasten lossas.

## 4 §

*Begäran om upprättande av dispasch*

Redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift skall utan dröjsmål hos dispaschören begära om upprättande av dis-

pasch och uppge namn och adress på kända sakägare.

Var och en som haveriet rör skall utan dröjsmål lämna till dispaschören alla de handlingar som denne anser nödvändiga för utredningen och fördelningen och i övrigt lämna dispaschören behövliga upplysningar.

#### 5 §

##### *Ägarens ansvar för haveribidrag och redarens rätt att hålla inne gods*

Skall haveribidrag betalas av last eller något annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.

Om redarens rätt att hålla inne gods som svarar för haveribidrag stadgas i 13 kap. 20 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att dess ägare åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget eller utan att ställa säkerhet när ett sådant krav framställs, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till de övriga som har del i haveriet.

#### 6 §

##### *Enskilt haveri*

Har en skada, förlust eller kostnad orsakats fartyget eller lasten genom en olyckshändelse och skall den inte hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 15 § 3 mom. eller 14 kap. 40 § fördelas enligt samma grunder, faller den som enskilt haveri på de föremål som har drabbats av skadan eller förlusten eller som har orsakat kostnaden.

Om kostnader som skall hänföras till enskilt haveri har blivit gjorda gemensamt för fartyget och lasten eller en viss del av lasten eller också för delar av lasten som tillhör olika ägare, skall kostnaderna fördelas på de föremål för vilka de tillkommit enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. En kostnad för bärgning av last fördelas på lastens värde och den frakt som skall betalas för godset.

Utredning och fördelning av haveri enligt 2 mom. skall göras genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet.

#### 7 §

##### *Upprättande av dispasch*

När dispasch begärs skall dispaschören så

snart som möjligt genom kungörelse i officiella tidningen uppmana dem som har del i haveriet att inom en viss förelagd kort tid skriftligen hos dispaschören framställa sina yrkanden och anföra de skäl och ge in de handlingar de vill åberopa. Om en ingiven handling är ofullständig, skall dispaschören, så fort det kan ske, inbegära nödvändig upplysning av den som har gett in handlingen.

Sedan den i kungörelsen förelagda tiden har löpt ut eller kompletterande handlingar har inlämnats efter uppmaning, skall dispaschören utan dröjsmål och senast två månader därefter på en dag som ges till kända genom anslag på tingsrättens anslagstavla och kungörelse i officiella tidningen, utge dispaschen i två exemplar. Dispaschen skall innehålla underrättelse om inom vilken tid klandertalan angående dispaschen enligt 21 kap. 8 § skall väckas vid domstol.

Dispaschören skall underrätta parterna eller deras ombud om den kungörelse som avses i 1 mom. och om den anslagsdag som avses i 2 mom., om deras boningsort är känd.

Ett meddelande som avses i 3 mom. och i 21 kap. 8 § 2 mom. får skickas per brev.

#### 8 §

##### *Rättande av dispasch*

Om gods som har blivit upptaget till ersättning i dispaschen såsom förlorat fås tillbaka eller om skada, förlust eller kostnad som har tagits upp till fördelning senare har blivit ersatt av den som är ersättningsskyldig, skall dispaschen rättas därefter genom en tilläggsberäkning. Upprättande av dispaschen får dock inte fördröjas enbart på grund av att det kan finnas möjlighet att få ett uppoftat föremål tillbaka eller ersättning för en skada, förlust eller kostnad.

#### 18 kap.

##### **Dagböcker, sjöförklaring samt annan undersökning av sjöolyckor och besiktning**

##### *Om dagböcker*

#### 1 §

##### *Skyldigheten att föra skepps- och maskindagbok*

På ett fartyg som används i utrikesfart skall, om inte något annat stadgas med stöd av 3



mom., föras skeppsdagbok och om fartyget är maskindrivet dessutom särskild maskindagbok.

Såväl skepps- som maskindagbok skall upprättas enligt fastställt formulär och vara försedd med sidonummering och med förseglad genomdragning.

Om och i vilken omfattning dagbok skall föras på ett fartyg som används i utrikesfart och har en bruttodräktighet på högst 500 och vars resa inte utsträcks längre västerut än till linjen Lindesnäs — Hanstholm eller till Cuxhaven, och på fartyg i inrikesfart och på fiskefartyg stadgas genom förordning.

Om förande av vissa andra dagböcker stadgas särskilt.

## 2 §

### *Förande av skepps- och maskindagbok*

Skeppsdagboken förs av befälhavaren eller under hans tillsyn av styrmannen. Maskindagboken förs under befälhavarens tillsyn av maskinchefen eller under dennes tillsyn av maskinmästaren. Anteckningarna i dagboken skall göras efter tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som sker under en vakt får upptecknas i en kladd, men anteckningarna skall, om det är möjligt, före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall föras med ordning och tydlighet. Det som har blivit infört i den får inte utplånas, överstrykas eller på något annat sätt göras oläsligt, utan en rättelse skall införas på behörigt ställe i dagboken i det fall att en oriktig anteckning har gjorts.

## 3 §

### *Uppgifter*

I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan och om det som kan vara till nytta att känna till för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

I maskindagboken skall uppges det förråd av bränsle och övriga för maskineriets drift behövliga ämnen som finns vid fartygets avgång från hamn, förbrukningen av dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel.

I maskindagboken skall tiden anges i samma

lokaltid, som används i skeppsdagboken. Skeppsuret i maskinrummet skall minst en gång i dygnet jämföras med skeppsuret på kommandobryggan.

Närmare bestämmelser om förande av dagbok meddelas av trafikministeriet.

## 4 §

### *Anskaffande av ny dagbok*

Om dagboken är fullskriven eller av någon annan anledning inte användbar eller har den genom olycka gått förlorad, skall befälhavaren, om fartyget befinner sig i en finsk hamn, hos en behörig myndighet ta ut en ny dagbok. Om fartyget är utomlands, skall befälhavaren i överensstämmelse med det fastställda formuläret upprätta en ny dagbok och sedan i första hamn som anlöps låta den finska beskickningen eller, om sådan inte finns på orten, någon annan myndighet genomdra den och förse den med ämbetssigill och intyg om sidornas antal. När en ny dagbok på detta sätt utfärdas eller uppvisas, skall befälhavaren samtidigt visa upp den förra dagboken och låta införa omedelbart efter den sist gjorda anteckningen bevis om att dagboken har uppvisats och att en ny dagbok har utfärdats för fartyget. Om befälhavaren inte kan visa upp den förra dagboken, skall anledningen uppges och anteckning om detta göras i den nya dagboken.

## 5 §

### *Rätt att få uppgifter och förvaring av dagbok*

Envar skall få sådana uppgifter om en dagboks innehåll som hans rätt är beroende av. Då frågan är om en sammanstötning med ett annat fartyg, gäller detta dock endast i en rättegång där talan förs med anledning av sammanstötningen.

Stadgandena i 1 mom. gäller även i fråga om en dagbok förd på ett danskt, norskt eller svenskt fartyg när fartyget befinner sig i en finska hamn.

Redaren skall förvara en dagbok minst tre år efter dess avslutning. Om talan har väckts inom denna tid med anledning av en händelse som



har antecknats i dagboken, skall den förvaras till dess saken har blivit avgjord genom laga kraft vunnna dom.

Vad som i denna paragraf stadgas om en dagbok skall även gälla i fråga om en kladd till dagbok och även på teknisk väg gjord upp-teckning om fartygs navigering och gången av dess maskineri.

### *Sjöförklaring*

#### 6 §

##### *Skyldighet att avge sjöförklaring*

Befälhavaren på ett finskt fartyg skall avge sjöförklaring

1) när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

2) när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan, som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

3) när någon har avlidit ombord,

4) när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,

5) när fartyget har sammanstött med annat fartyg eller stött på grund,

6) när fartyget har övergetts till sjöss,

7) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har uppkommit eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller

8) när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Sjöförklaring skall avges för ett finskt fartyg också med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, om sjöfartsverket förordnar eller befälhavaren eller redaren begär det, eller då det är fråga om skada på gods som är av någon betydelse och lastägaren eller lastförsäkringsgivaren begär om sjöförklaring.

Förordnar sjöfartsverket eller begär lastägaren eller lastförsäkringsgivaren att sjöförklaring skall hållas, skall meddelande om detta ges till befälhavaren eller redaren, som skall göra anmälan enligt 7 § 2 mom.

Om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall stadgas i 11 § 2 mom., 14 § 2 mom. och 15 §.

#### 7 §

##### *Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt*

En sjöförklaring avges inför en sjörättsdomstol enligt 21 kap. 1 § för den ort där händelsen har inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. En sjöförklaring får dock uppskjutas till dess fartyget anlöper en annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall utan dröjsmål skriftligen underrätta sjöfartsverket om ett sådant uppskov och anledningen till detta.

Befälhavaren skall så snart som möjligt själv eller genom ombud anmäla sig hos behörig underrätt enligt 1 mom. eller dess ordförande för att avge sjöförklaringen. Anmälan skall vara skriftlig och till den skall fogas en avskrift av den rapport som avses i 8 § och uppgift om hela besättningen och de personer som antas kunna lämna upplysningar i saken, samt om möjligt om alla dem som saken kan angå eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avges sjöförklaring för finskt fartyg inför en domstol som är behörig enligt det landets lag. I övrigt avges sjöförklaring utomlands till sådan finsk beskickning som enligt bemyndigande av utrikesministeriet har behörighet att motta den. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av beskickningen tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst finska, danska, norska eller svenska medborgare, mot vilka inte finns jäv som gäller mot domare. På en ort där behörig finsk beskickning inte finns, får sjöförklaring avges inför dansk, norsk eller svensk utlandsmyndighet som enligt sitt hemlands lag får ta emot en sådan förklaring.

Har en sjöförklaring avgetts utomlands eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställts av en utländsk myndighet, skall befälhavaren se till att en av behörig myndighet styrkt avskrift av protokollet som uppgjorts vid förrättningen skickas till sjöfartsverket.

Har fartyg försvunnit eller förolyckats utan att någon blivit räddad, skall undersökning med anledning av händelsen utföras på fartygets hemort, om inte sjöfartsverket bestämmer att undersökningen hålls på någon annan ort.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av



stadgandena om sjöförklaring meddelas genom förordning.

## 8 §

*Skriftlig rapport*

I de fall då sjöförklaring enligt 6 § skall avges, skall befälhavaren utan dröjsmål avge skriftlig rapport om händelsen till sjöfartsverket eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom.

Befälhavaren skall vidare avge rapport

- 1) när en händelse som avses i 6 § 1 mom. 1 punkten har inträffat i hamn eller på redd,
- 2) när någon har eller kan antas ha fallit över bord och drunknat,
- 3) när sjöfartsverket förordnar det med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift,
- 4) när sjöförklaring har begärts enligt 6 § 2 mom., och
- 5) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget.

I rapporten, som görs genom att fylla i en blankett som har fastställts av trafikministeriet, skall ingå en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den och även en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken.

En rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen upptas till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf skall, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till sjöfartsverket.

## 9 §

*Bestämmande av sammanträde för avgivande av sjöförklaring*

När anmälan om avgivande av sjöförklaring har gjorts enligt 7 § skall sjörättsdomstolen, om möjligt enligt befälhavarens önskan, sätta ut

tiden för sammanträdet för upptagande av sjöförklaring inför rätta och förelägga befälhavaren att därvid visa upp fartygets dagböcker och kladdar till dem i original där sådana förts och de finns i behåll, och även andra handlingar eller föremål som kan ge upplysning i saken, samt i fråga om hörande anmäla för rätten de personer som antas bäst kunna lämna upplysning i saken. Tiden för sammanträdet skall kungöras på rättens anslagstavla eller, om det kan ske utan dröjsmål, genom särskilt meddelande anmälas till de personer som saken kan angå eller deras ombud på orten samt sjöfartsverket och allmänna åklagaren.

Ett föreläggande som avses i 1 mom. får, om det prövas nödvändigt, förenas med vite.

De sakkunniga skall utan dröjsmål underrättas om anmälan till upptagande av sjöförklaring. De skall ta del av de handlingar som har fogats till anmälan samt, om det finns tid för det, för sjörättsdomstolen före sammanträdet ange de frågor som bör utredas från sjöteknisk, maskinteknisk eller annan synpunkt med hänsyn till olyckans art.

## 10 §

*Behandling vid sjörättsdomstol*

Vid behandlingen av en sjöförklaring skall rätten försöka få en fullständig utredning om händelsen och dess orsaker. Vid förhandlingens början skall innehållet i fartygets dagböcker och i kladdar till dem i behövliga delar jämföras med varandra och med det exemplar av rapporten enligt 8 § som har fogats till anmälan. Därefter skall först befälhavaren och sedan de personer som har inkallats för att höras i saken, var för sig avge, om det är möjligt, en sammanhängande berättelse om händelsen. Är någons berättelse ofullständig eller obestämd, skall rätten försöka klarlägga vad denne verkligen har iakttagit i fråga om händelsen. Sedan samtliga berättelser har getts, skall befälhavaren och de närvarande parterna ges tillfälle att yttra sig om dem. Därefter skall rätten, om det inte finns laga hinder, låta befälhavaren och de inkallade personerna med ed eller försäkran bekräfta sina berättelser efter det att de har lästs upp ur protokollet.

Rätten får också till förhöret inkalla andra medlemmar av besättningen än dem befälhavaren har anmält och även andra personer som inte hör till besättningen, samt vid behov



förrätta syn på fartyget eller olycksstället, och begära utlåtanden av sakkunniga beträffande frågor som förutsätter särskild sakkunskap. De personer som har inkallats eller anlitats har rätt till ersättning av statsmedel enligt rättens prövning.

Om en sjöförklaring avges på någon annan än i 7 § 1 mom. avsedd ort, skall rätten i protokollet göra en anteckning om orsaken till detta.

## 11 §

*Sjöförklaring vid fartygs  
sammanstötning*

Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får sjörättsdomstolen bevilja uppskov med denna, om sjöförklaringen därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaringen eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Ett sådant uppskov får inte beviljas för längre tid än vad som är oundgängligen nödvändigt. Om syftet med uppskovet inte kan uppnås, skall rätten, om befälhavaren eller redaren för det fartyg, för vilket sjöförklaring först avges begär det och synnerliga skäl inte talar mot det, förordna att sjöförklaringen helt eller delvis skall hållas inom stängda dörrar och att därvid andra än redaren och allmänna åklagaren samt sjöfartsverkets representant och tullmyndighet inte får närvara.

Om en sammanstötning har skett med ett utländskt fartyg för vilket någon utredning som motsvarar sjöförklaringen inte verkställs, är en sjöförklaring inte nödvändig om inte sjöfartsverket bestämmer något annat.

## 12 §

*Mottagande av sjöförklaring  
i vissa fall*

I fråga om fartyg med hemort i Danmark, Norge eller Sverige skall behörig finsk domstol uppta sjöförklaring när befälhavaren eller fartygets redare eller en behörig myndighet i fartygets hemland anser det vara nödvändigt. Beträffande annat utländskt fartyg upptas sjöförklaring i ett sådant fall, när det finns skäl till det.

Om sjöfartsverket anser att en utredning av en händelse som har inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig ur

sjösäkerhetssynpunkt och befinner sig fartyget i en finsk hamn, får sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall hållas.

Om en myndighet som avses i 1 mom. anser att en sjöförklaring är nödvändig eller om sjöfartsverket förordnar att en sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En sjöförklaring hålls på anmälan av endera av dem enligt 7 § 2 mom.

## 13 §

*Sjöförklaring vid finsk  
beskickning*

Vad som i 10—12 §§ stadgas om sjöförklaring vid domstol gäller i tillämpliga delar sjöförklaring inför en finsk beskickning. Beskickningen får dock inte uppta ed eller försäkringen eller utsätta vite.

Ett utdrag ur protokollet som uppgjorts vid behandlingen av sjöförklaringen skall skickas till sjöfartsverket utan avgift. Ett protokollsutdrag ges på begäran åt redaren eller befälhavaren.

## 14 §

*Komplettering av sjöförklaring  
och beslut om att sådan  
inte skall avges*

Om en sjöförklaring anses vara ofullständig i något avseende, får sjöfartsverket förordna att den skall kompletteras. Stadgandena i 6 § 3 mom. och 7 § har motsvarande tillämpning.

Om en tillfredsställande utredning om en händelse som avses i 6 § finns eller kan väntas bli tillgänglig på något annat sätt, får sjöfartsverket godkänna att en sjöförklaring inte hålls eller att den uppskjuts i avvaktan på en sådan utredning.

*Annan undersökning av sjöolyckor*

## 15 §

*Undersökning av stora olyckor*

Har en händelse som avses i 6 § medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan en utredningen annars väntas bli synnerligen omfattande eller invecklad, får trafikministeriet förordna en särskild undersökningskommission för utredning av händelsen och dess orsaker. Kommissionen skall bestå av personer som



företräder nödvändig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Om en sådan undersökningskommission har förordnats, är en sjöförklaring inte nödvändig. Vid sakens behandling gäller i tillämpliga delar vad som stadgas om sjöförklaring.

Trafikministeriet meddelar närmare föreskrifter om det sätt på vilket kommissionens verksamhet skall bedrivas.

En undersökningskommission som avses i 1 mom. tillsätts inte, om statsrådet med stöd av lagen om undersökning av storolyckor (373/85) har tillsatt en undersökningskommission för undersökning av en olycka eller ett olyckstillbud. Sjöförklaring behövs därvid inte.

*Besiktning- och värderingsmän och förrättande av besiktning*

16 §

*Besiktning- och värderingsmän*

Besiktning och värdering enligt denna lag eller som en redare, en befälhavare eller en sakägare annars vill åberopa som bevis i mål som handläggs enligt denna lag skall förrättas av officiella besiktning- och värderingsmän, om inte parterna har kommit överens om något annat eller officiella besiktning- och värderingsmän inte har kunnat anlitas utan större olägenhet.

17 §

*Förordnande av officiella besiktning- och värderingsmän*

Till officiella besiktning- och värderingsmän förordnar sjörättsdomstolen för en bestämd tid, högst tre år i sänder, ett nödvändigt antal sakkunniga personer. Sjørättsdomstolen kan också återkalla ett meddelat förordnande om det finns anledning därtill. De besiktning- och värderingsmän som sjörättsdomstolen förordnar är behöriga i hela landet med undantag för landskapet Åland.

18 §

*Förfarandet vid förordnande av besiktning- och värderingsmän*

Vid förordnande av besiktning- och värde-

ringsmän skall det såvitt möjligt tillses att både kunskap i sjöfart och i skepps- och maskinbyggnad samt varukännedom blir företrädda och att besiktning- och värderingsmännen har förmåga att ge skriftliga utlåtanden.

För förordnande av besiktning- och värderingsmän skall sjörättsdomstolen av de yrkesföreningar som saken gäller eller annars på lämpligt sätt begära förslag om personer som har färdighet för ett sådant uppdrag och som är villiga att ta emot uppdraget.

19 §

*Förrättningsmännens antal och kompetens samt befogenheter*

Förrättningsmännen skall vara minst två, ojäviga och utsedda bland sådana officiella besiktning- och värderingsmän som företräder den sakkunskap förrättningen kräver.

Om flera sakägare begär besiktning och kan de inte enas om förrättningsmännen, skall envar tillkalla lika många.

Förrättningsmännen får förfoga över fartyget och lasten, om det är nödvändigt för att utföra förrättningen noggrant.

20 §

*Biträdande sakkunniga*

Om de som har kallats att förrätta en viss besiktning och värdering anser att denna fordrar sådan sakkunskap att den inte behörigen kan verkställas av dem allena, får de tillkalla sakkunniga att delta i förrättningen. I sådant fall får även någon annan än en officiell besiktning- och värderingsman anlitas för ändamålet.

21 §

*Förfarandet vid fartygs förklarande för icke iståndsättligt*

Blir det vid besiktningen av ett fartyg fråga om fartyget skall förklaras vara icke iståndsättligt, skall förrättningsmännen anmäla detta till sjörättsdomstolen, som då förordnar en av sina medlemmar att tillsammans med förrättningsmännen pröva och avgöra frågan. Detsamma gäller om en sakägare till sjörättsdomstolen anmäler att en dylik fråga skall prövas av besiktningmännen.

Förklaras fartyget för icke iståndsättligt, skall detta utan dröjsmål anmälas till sjörättsdomstolen.

## 22 §

*Missnöje med besiktning eller värdering*

Är en sakägare missnöjd med en besiktning och värdering som har förrättats av besiktning- och värderingsmän som han eller någon annan sakägare har tillkallat, har han rätt att av sjörättsdomstolen begära ny besiktning och värdering, om en sådan ännu kan förrättas. Sjørättsdomstolen skall då förordna en av sina medlemmar samt utöver de ovan nämnda besiktning- och värderingsmännen minst lika många andra officiella besiktning- och värderingsmän att tillsammans verkställa den nya förrättningen.

## 23 §

*Förrättningsinstrument*

En officiell besiktning- och värderingsman är skyldig att föra förteckning över de förrättningar som han kallats att utföra, tiden för förrättningen, den eller de besiktning- och värderingsmän som tillsammans med honom har förrättat den, samt hos vilken av dem förrättningsinstrumentet i original förvaras.

En avskrift av instrumentet skall mot lösen ges till en sakägare som begär det.

## 24 §

*Besiktning utomlands*

Om fartyget finns utomlands när besiktning eller värdering är nödvändig, skall vad som där gäller om sådan förrättning iakttas.

## 25 §

*Värdering av skada i vissa fall*

Har fartyget under resan lidit skada som föranleder betydande iståndsättning eller längre uppehåll, skall befälhavaren anordna besiktning och värdering av fartyget. Besiktning- och värderingsmännen skall uppskatta den uppkomna skadan och värdet av fartyget i skadat skick, och även ge utlåtande om de

åtgärder som bör vidtas för att avhjälpa skadan, samt beräkna nödvändiga kostnader för detta. Om fartyget sätts i stånd, skall sedan arbetet har avslutats genom en ny besiktning granskas om fartyget är i ett sådant skick att den planerade resan kan utföras.

Har lasten under resan lidit betydande skada eller finns det anledning att befara att lasten är i ett sådant tillstånd att särskilda åtgärder är nödvändiga för dess bevarande eller är lossning nödvändig på grund av skada på fartyget, skall befälhavaren anordna besiktning av lasten. Om lasten anses vara skadad, skall förrättningsmännen avge utlåtande om den orsak som kan antas ha orsakat skadan samt föreslå de åtgärder som bör vidtas.

## 26 §

*Befälhavarens skyldighet att anordna besiktning*

Om befälhavaren anser att det finns skäl att säkerställa bevis om att en skada som har orsakats lasten inte har vållats genom fel vid skalkning av luckorna, stuvning, garnering eller bäddning eller genom annat dylikt fel, skall han anordna besiktning.

Om det vid öppnande av luckorna eller senare under lossningen uppkommer skada eller det finns anledning att anta att skada har uppkommit, skall, om det är möjligt och när det kan ske, innan godset flyttas från den plats där det har varit lastat i fartyget, orsaken till skadan utredas och vid behov även dess omfång.

Till sådan besiktning skall lastmottagaren kallas, om det kan ske utan olägenhet.

## VI AVDELNINGEN AVSLUTANDE STADGANDEN

## 19 kap.

**Preskription av fordringar**

## 1 §

*Preskription av fordringar*

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten



är begränsad eller obegränsad, skall väckas

1) för fordran på bärgarlön inom två år från det bärgningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 7 § inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek,

2) för fordran på ersättning för sammanstötning och händelser som avses i 8 kap. 6 § inom två år från den dag skadan inträffade och, i fråga om fordran på belopp som någon enligt 8 kap. 3 § har betalt utöver sin andel, inom ett år efter det beloppet betalades,

3) för fordran på ersättning för dödsfall eller kroppsskada som drabbat passagerare eller för försening vid passagerarbefordran inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum eller, om passageraren har avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

4) för fordran på grund av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter inom ett år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran inom två år från det handresgods har förts iland eller annat resgods utlämnats eller, om godset har gått förlorat under resan, från det ilandföringen eller utlämnandet skulle ha ägt rum, samt

6) för fordran på bidrag till gemensamt haveri eller någon annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund inom ett år från den dag dispassen vann laga kraft.

I fråga om fordran på ersättning som avses i 1 mom. 4 punkten kan parterna efter den händelse som föranlett talan överenskomma om förlängning av den där angivna tiden. Regresstalan kan väckas efter utgången av samma tid, dock inte senare än ett år från den dag huvudanspråket uppfylldes eller talan väcktes om det.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden som anges i denna paragraf gäller i Finland vad som stadgas i finsk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. Dock får de tider som anges i 1 mom. 3 och 5 punkten inte i något fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring har skett eller borde ha skett.

Svarar gäldenären i andra fall än de som avses i 1 mom. för ersättning eller för någon annan fordran för vilken redares ansvarighet är begränsad eller för vilken endast det inlastade godset svarar, skall talan i fråga om fordran på ersättning väckas inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år från det fordringen förföll till betalning. Om borgenären även har rätt att kräva betalt för fordringen av redaren, lastägaren eller någon annan, utan att begränsning av ansvarigheten görs, gäller i fråga om bevakande av talan vad som allmänt stadgas.

Har en fordran som avses i denna paragraf kommit under dispasschörs behandling, anses talan om betalning av fordran ha blivit väckt.

## 20 kap.

### Straffstadganden

#### 1 §

*Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt*

Har en befälhavare utan att vara tvungen till det gått till sjöss med ett fartyg som har haft sådana brister i fråga om skrov, maskin eller utrustning eller som har varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat att han bort inse att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem som var ombord, skall han dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

En redare eller annan person skall dömas till straff enligt 1 mom., om han uppsåtligen har förlett befälhavaren till en sådan förbrytelse eller med råd eller handling främjat den, och även en redare eller någon annan person som i redarens ställe har haft hand om fartyget, om han med vetskap om sådana brister eller fel som avses ovan har underlåtit att, om det har varit möjligt för honom, förhindra fartyget att gå till sjöss.

Om en befälhavare försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 3 § och är det inte fråga om en situation som avses i 1 mom., skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

En redare eller annan person skall dömas till straff enligt 3 mom., om han uppsåtligen har förlett befälhavaren till en sådan förseelse eller med råd eller handling främjat den. Detsamma



gäller även en redare eller någon annan som i redarens ställe sköter fartygets drift, om han med vetskap om att fel eller brist har förelegat i fråga om fartygets sjövärdighet och utrustning underlåtit att, om det har varit möjligt för honom, förordna om att felet eller bristen skall avhjälpas.

Har en befälhavare underlåtit att iaktta sina skyldigheter enligt 6 kap. 9 §, skall han dömas till böter.

Om en åtgärd eller försummelse som avses ovan i denna paragraf har orsakat skada, skall gärningsmannen för gärningen eller försummelsen, om inte strängare straff stadgas någon annanstans, i de fall som avses i 1 och 2 mom. dömas till fängelse i högst två år och i de fall som avses i 3 och 4 mom. till fängelse i högst ett år.

## 2 §

### *Underlåtenhet att iaktta gott sjömansskap*

Försummar en befälhavare i andra fall än de som avses i 1 § eller försummar en maskinchef, en styrman, en maskinmästare eller någon annan, som på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, det som han för undvikande av en sjöolycka är skyldig att utföra som en god sjöman, skall han, om inte strängare straff för försummelsen stadgas någon annanstans, dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

## 3 §

### *Försummelse av förpliktelserna beträffande skeppshandlingarna*

Om en befälhavare har försummat sina skyldigheter enligt 6 kap. 4 §, skall han dömas till böter.

Om en befälhavare eller en redare förbjuder någon, som är berättigad till det, att ta del av innehållet i fartygets dagbok eller kladd till dagbok eller på teknisk väg gjord uppteckning om fartygets navigering och gången av dess maskineri, skall han dömas till böter.

Om en redare försummar sin skyldighet att förvara en dagbok eller kladd till dagbok eller en uppteckning som avses i 2 mom. skall han dömas till böter.

## 4 §

### *Oredlighet vid förande av dagbok*

Försummar en befälhavare sina skyldigheter enligt 18 kap. i fråga om förande eller uppvisande av dagbok, skall han dömas till böter.

Har en befälhavare, för att bereda sig själv eller någon annan nytta eller för att orsaka skada, fört oriktig dagbok eller ändrat, förstört eller gömt undan dagboken eller gjort den oläslig, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter eller till fängelse i högst två år eller, om omständigheterna är synnerligen förmildrande, till böter.

Om befälhavare annars lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter.

En maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som har gjort sig skyldig till en gärning som avses i 1, 2 eller 3 mom., skall dömas enligt vad där sägs.

## 5 §

### *Sjöförklaringsförseelse*

En befälhavare som försummar att enligt 18 kap. 7 § 2 mom. göra anmälan för avgivande av sjöförklaring eller som föranleder att sjöförklaring uppskjuts utan att de förutsättningar som avses i 18. kap 7 § 1 mom. finns, skall dömas till böter.

Försummar en befälhavare att avge rapport som avses i 18 kap. 8 §, skall han dömas till böter. Lämnar han i en sådan rapport uppsåtligt en oriktig eller vilseledande uppgift, skall han också, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter.

## 6 §

### *Underlåtenhet vid sammanstötning*

En befälhavare som försummar sina skyldigheter enligt 8 kap. 5 § när en sammanstötning eller en händelse som avses i 8 kap. 6 § har inträffat, skall dömas till böter eller fängelse i högst två år.

En befälhavare som försummar sina skyldig-



heter enligt 6 kap. 11 § skall dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

## 7 §

*Missbruk av förtroendeställning inom sjöfarten*

Gör en befälhavare sig uppsåtligen skyldig till oredlighet mot redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt och intressen han enligt denna lag är skyldig att bevaka, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till fängelse i högst två år.

Har ett brott som avses i 1 mom. orsakats genom grov vårdslöshet, skall gärningsmannen dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

En redare som har försummat sina skyldigheter enligt 22 kap. 4 § 2 mom. och därigenom orsakat en inteckningshavare skada, skall dömas till böter eller fängelse i högst två år.

## 8 §

*Övergivande av fartyget*

Om en befälhavare avviker från sin post och överger det fartyg som har anförtratts honom, skall han dömas till böter eller fängelse i högst två år.

Lämnar en befälhavare fartyget när det är i fara utan att iaktta vad som stadgas i 6 kap. 12 § eller vad han annars är skyldig att göra som en god sjöman, skall han dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

## 9 §

*Sjölags- och sjösäkerhetsförseelse*

Den som bryter mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § skall, om inte strängare straff för gärningen stadgas på något annat ställe i lag, för *sjölagsförseelse* dömas till böter.

Den som uppsåtligen eller av likgiltighet bryter mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § så att gärningen är ägnad att äventyra säkerheten inom sjöfarten, skall för *sjösäkerhetsförseelse* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vid sjölags- eller sjösäkerhetsförseelse får

eftergift ske i fråga om anmälan, åtal eller straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

## 10 §

*Förlust av behörighetsbrev*

En befälhavare som har dömts till straff för brott som avses i 1, 2, 4, 8 eller 9 § eller för fylleri i sjötrafik, kan samtidigt för viss tid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller. Har han genom brottet visat olämplighet att sköta också annan uppgift på ett fartyg, kan han dömas förlustig även en sådan behörighet.

I fråga om en maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som har dömts till straff för brott som avses i 2 § eller 4 § 2 mom. eller för fylleri i sjötrafik och som genom brottet visat olämplighet för sin uppgift, skall vad som stadgas i 1 mom. ha motsvarande tillämpning.

Om en påföljd som avses i denna paragraf skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen samt i fråga om en radiotelegrafist också teleförvaltningscentralen.

## 11 §

*Befälhavarens ställföreträdare*

Vad som i detta kapitel stadgas om brott som har begåtts av befälhavare gäller också i fråga om brott som har begåtts av den som är satt i befälhavarens ställe.

## 12 §

*Hänvisningsstadgande*

Om straff för fylleri i sjötrafik och för överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad stadgas i 23 kap. 6 och 7 §§ strafflagen.

## 13 §

*Åtalsrätt*

Allmän åklagare får inte väcka åtal för ett

brott som avses i 7 § utan att målsäganden har anmält brottet för åtal.

## 21 kap.

### Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

#### 1 §

##### *Sjörättsdomstolarna*

Behöriga underrätter (*sjörättsdomstolar*) i de mål och ärenden som skall avgöras enligt denna lag är följande domstolar fördelade på hovrätternas domkretsar:

Åbo hovrätts domkrets: Åbo och Ålands tingsrätter,

Vasa hovrätts domkrets: Vasa tingsrätt,

Östra Finlands hovrätts domkrets: Nyslotts tingsrätt,

Helsingfors hovrätts domkrets: Helsingfors och Raseborgs tingsrätter,

Kouvola hovrätts domkrets: Kotka tingsrätt, och

Rovaniemi hovrätts domkrets: Uleåborgs tingsrätt.

Vid behandlingen av sjöförklaringar samt i sådana ärenden som avses i 18 kap. 21 och 22 §§ är domstolen domför med sjörättsdomstolens ordförande ensam.

Vid behandlingen av mål och ärenden som avses i 1 och 2 mom. skall två i sjöfartsväsendet kunniga och erfarna samt ojäviga personer vara närvarande och biträda domstolen som sakkunniga. Sakkunnigas närvaro är dock inte erforderlig, om ordföranden i sjörättsdomstolen med hänsyn till sakens ringa betydelse eller beskaffenhet så beslutar.

Sjörättsdomstolen förordnar för två år i sänder sjöfartssakkunniga och fyra suppleanter för dem. Ingen kan utan laga förfall avböja uppdraget.

#### 2 §

##### *Sakkunniga vid sjörättsdomstol*

Innan en sakkunnig utövar sin befattning, skall han avlägga tjänsteed.

En sakkunnig skall då rätten begär det eller han själv anser det vara nödvändigt för att utreda saken ge rätten nödvändiga upplysningar i nautiska och sjötekniska frågor. En sakkunnig är berättigad att i sådant syfte genom rättens ordförande eller, med dennes samtycke,

själv framställa frågor till en sakägare, ett vittne eller till en person som har kallats för att höras. Om rätten ber om en sakkunnigs utlåtande i en viss fråga, skall han ge det för protokollet.

En sakkunnig får för varje mål ett skäligt arvode, som bestäms av rätten för varje särskilt sammanträde. I tvistemål betalas arvodet i förskott av käranden, men stannar den tappande parten till last. I andra mål och för biträde vid behandling av sjöförklaring utgår arvodet av statsmedel så som därom stadgas genom förordning.

#### 3 §

##### *Behörig domstol i tvistemål*

Tvistemål som behandlas enligt denna lag och om vilka inte stadgas annorlunda nedan skall instämmas till sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han varaktigt idkar rörelse eller där fartyget finns. Såsom ett rederibolags hemort anses fartygets hemort.

Har för fordran ställts säkerhet hos en myndighet för att befria fartyget från kvarstad eller annan säkringsåtgärd, får talan väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där säkerheten har ställts. Talan angående fordran för vilken säkerhet har ställts får väckas vid denna sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.

#### 4 §

##### *Behörig domstol vid transport av stycke gods*

Talan om ansvarighet på grund av ett avtal om transport av stycke gods får endast väckas vid sjörättsdomstolen för den ort

1) där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,

2) där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, en filial eller en företrädare genom vars förmedling avtalet har ingåtts,

3) där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller

4) som har angetts i transportavtalet.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen



för den ort där det fartyg med vilket godset transporterades har blivit föremål för kvarstad eller någon annan säkringsåtgärd. Har säkerhet ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller någon annan säkringsåtgärd, får talan även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående ett krav som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda domstol, även om säkerheten har frigetts.

Vad som stadgas i 1 och 2 mom. utgör inte hinder för interimistiska åtgärder.

## 5 §

*Behörig domstol vid befordran av passagerare*

I avtal om befordran av passagerare och resgoods kan intas en bestämmelse om att talan beträffande ansvar för sådan befordran endast får väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han huvudsakligen idkar rörelse eller i den hovrättsdomkrets där avgångs- eller destinationsorten enligt avtalet är belägen. Ett avtal genom vilket kärandens rätt att välja var han vill väcka talan begränsas i större utsträckning, är utan verkan.

Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte om något annat följer av konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill hörande protokoll.

## 6 §

*Avtal om behörig domstol*

Om inte något annat följer av 13 kap. 60 § eller 4 § i detta kapitel kan ett tvistemål behandlas vid någon annan sjörättsdomstol än en sådan som är behörig enligt 3 §, om parterna har kommit överens därom.

En annan sjörättsdomstol än en sådan som avses i 3 och 4 §§ får handlägga tvistemålet, om svaranden efter att ha kommit tillstådes inte har framställt invändning om att han har instämts till en annan sjörättsdomstol än till en som är behörig enligt lagen.

## 7 §

*Talan mot befälhavaren och redaren*

Om någon vill väcka talan mot befälhavaren

och redaren samtidigt för ett anspråk som grundar sig på befälhavarens åtgärder eller försummelse, får båda stämmas till den sjörättsdomstol där endera av dem är skyldig att svara.

## 8 §

*Klander av dispasch*

Den som är missnöjd med dispasch skall senast 30 dagar efter det att dispaschen gavs väcka klandertalan vid sjörättsdomstolen för den ort där dispaschen gavs.

Sjörättsdomstolen skall före behandlingen av ärendet ge de övriga parterna eller deras ombud tillfälle att bli hörda, om deras boningsort är känd.

Om en dispasch inte har överklagats, skall den gälla.

## 9 §

*Behörig domstol i brottmål*

Brottmål som skall dömas enligt denna lag samt mål om överträdelse av stadgandena om förhindrande av sammanstötning mellan fartyg behandlas av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där brottet har begåtts. Har brottet begåtts under resan, behandlas målet av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets dit svaranden först anländer med fartyget eller där han annars anträffas eller där fartyget har sin hemort.

Ringare brottmål får också upptas och avgöras i sammanhang med en anhängig sjörättstvist, om det finns ett oskiljaktigt eller nära samband mellan dem.

## 10 §

*Skriftväxling i sjörättsmål*

I andra sjörättsmål än de som avses i 8 och 9 §§ skall förberedande skriftväxling mellan parterna ske för att utveckla varderas talan och klargöra om och vilka av motpartens påståenden bestrids. I sådant syfte skall en skrivelse av vardera parten och ytterligare en av käranden, samt de handlingar som åberopas i skrivelsen, inom den i stämningen därför utsatta tiden ges in till sjörättsdomstolen eller till dess kansli i två exemplar, av vilka motparten får ta ut det ena. Sjörättsdomstolen kan av särskilda skäl på

en parts begäran bevilja honom uppskov med inlämnandet. Sedan tiden för skriftväxlingen har gått ut, skall sjörättsdomstolen sätta ut den dag, då målet kommer upp till behandling i rätten.

Anser sjörättsdomstolen att målet är av så enkel natur att det genast kan tas upp till muntlig behandling, får i stämningen föreskrivas att förberedande skriftväxling inte skall äga rum.

## 11 §

*Ersättning vid uppskov*

Har en part inte fullgjort sin skyldighet enligt 10 § och har detta medfört uppskov med målet, skall han ersätta den kostnad som därav uppkommer.

## 12 §

*Hänvisningsstadgande angående rättegång*

Om inte något annat stadgas i denna lag, skall vad som stadgas om rättegång i tingsrätt tillämpas vid rättegång i sjörättsdomstol.

## 13 §

*Ändringssökande*

Ändring i sjörättsdomstolens avgörande, med undantag för sådana ärenden som avses i 8 §, söks hos hovrätten genom besvär så som stadgas i rättegångsbalken.

## 14 §

*Ändringssökande i dom angående dispasch*

Den som vill söka ändring i sjörättsdomstolens dom i mål som avses i 8 § skall vid äventyr att talan går förlorad, senast 30 dagar från domens avkunnande i två exemplar inge till sjörättsdomstolen sin till högsta domstolen ställda besvärsskrift. Till besvärsskriften skall fogas de handlingar som anses nödvändiga att förete.

Motparten får ta ut det ena exemplaret av besvärsskriften och inom en månad från besvärstidens utgång till sjörättsdomstolen inge förklaring samt de handlingar han vill åberopa. Gör han inte det förlorar han sin rätt att bli hörd i saken.

Sedan förklaring har inkommit, eller tiden

för ingivande av förklaring har löpt ut utan att sådan har getts, skall sjörättsdomstolen utan dröjsmål sända de inkomna skrifterna, samtliga handlingar som hör till saken samt akten och ljudbanden i saken och avskrift av domen, eller beslutet som har avfattats som en särskild handling, till högsta domstolen.

## 15 §

*Skiljeförfarande*

Skall en tvist enligt denna lag avgöras av skiljemän, skall utöver vad som stadgas i 13 kap. 61 § iakttas lagen om skiljeförfarande (967/92).

## 22 kap.

**Verkställighet**

## 1 §

*Sökande av fordran ur fartyg eller last*

Om en fordran söks ur ett fartyg eller en last som utgör pant för fordran, prövas talan vid domstolen på fartygets hemort eller på den ort där panten finns.

Redaren eller befälhavaren, och även lastägaren om han bor eller vistas på orten, skall beredas tillfälle att bli hörd.

Den som enligt denna lag har panträtt i en andel i fartyg skall för att få ut sin fordran ur panten väcka talan mot ägaren vid domstolen för den ort där ägaren bor. Är denne inte bosatt i Finland, gäller 1 mom.

## 2 §

*Fastställande av betalning ur panten*

Om domstolen godkänner en talan enligt 1 §, skall domstolen fastställa att en fordran som avses i 1 § skall, vid äventyr av utmätning, betalas ur panten.

## 3 §

*Fördelning av köpeskillingen vid exekutiv försäljning av fartyget*

Har ett fartyg sålts exekutivt har de som har



panträtt i fartyget rätt att genast ur köpeskillingen, så långt den räcker, få betalning och fartyget skall övergå till köparen fritt från all annan panträtt än för sådan intecknad gäld av kapitalet som inteckningshavaren före fördelningen av köpeskillingen har meddelat att får kvarstå i fartyget och för vilken köparen övertagit ansvaret. Beträffande fördelningen av köpeskillingen gäller i övrigt vad som stadgas i utsökningslagen.

En andel i fartyg får inte säljas på annat sätt än med bibehållande av den panträtt som gäller i fartyget.

## 4 §

*Försäljning av fartyg  
i vissa fall*

Har ett fartyg förklarats inte vara värt att sättas i stånd och blir det därefter sålt, upphör all panträtt i fartyget och borgenären har i stället motsvarande rätt i köpeskillingen, om den ännu är obetald eller innehas av befälhavaren eller redarens agent.

Om ett fartyg utmäts utomlands eller förolyckas det eller förklaras det inte vara värt att sättas i stånd, har inteckningshavare rätt att genast få betalning för sin fordran, fastän den ännu inte har förfallit till betalning. Redaren skall ofördröjligen underrätta såväl registermyndigheten som inteckningshavaren om en sådan händelse. Försummar han det, skall han ersätta inteckningshavaren all skada och kostnad.

## 5 §

*Förbud mot utmätning  
och kvarstad*

Gods som har inlastats i ett fartyg som är avgångsklart får inte utmätas eller beläggas med kvarstad, om dröjsmål därigenom skulle uppkomma och tredje mans rätt sålunda skulle kränkas.

En befälhavare eller någon annan som är anställd på fartyget får inte heller efter det att fartyget har blivit avgångsklart hindras att avresa på grund av gäld och det som han för tjänsten har fört ombord får inte utmätas eller beläggas med kvarstad.

## 23 kap.

**Särskilda stadganden**

## 1 §

*Handhavande av sjörättsdomstols uppgifter  
i landskapet Åland*

Om den myndighet i landskapet Åland som enligt denna lag sköter de uppgifter som ankommer på sjörättsdomstolen stadgas i lagen om handhavandet av sjörättsmål, sjöförklaringar och vissa andra i sjölagen avsedda ärenden samt fartygsregisterärenden i landskapet Åland (894/80).

## 2 §

*Särskild dragningsrätt*

Med särskild dragningsrätt (*Special Drawing Right, SDR*) avses i denna lag av Internationella Valutafonden definierad särskild dragningsrätt.

Särskild dragningsrätt skall omräknas i finskt mynt enligt kursen den dag då säkerhet ställs för ansvarigheten eller, om säkerhet inte ställs, då betalning sker. Ovan i 15 kap. 15 § avsedda ansvarighetsbelopp omräknas dock enligt kursen på betalningsdagen. Vid omräkning skall den finska markens värde bestämmas enligt den beräkningsmetod som Internationella Valutafonden sagda dag tillämpar i sin verksamhet.

## 24 kap.

**Ikraftträdelse- och övergångsstadganden**

## 1 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Genom lagen upphävs sjölagen (167/39) av den 9 juni 1939 jämte ändringar.

Förordningar som har getts med stöd av den upphävda lagen förblir dock fortfarande i kraft, om inte något annat stadgas genom förordning.

## 2 §

*Övergångsstadganden*

På avtal om befordran av gods som har ingåtts före denna lags ikraftträdande tillämpas

de stadganden som gällde då denna lag trädde i kraft. Om ett konossement eller en sjöfraktsedel har utfärdats enligt ett sådant avtal efter att denna lag har trätt i kraft, skall dock denna lag tillämpas i förhållande till tredje man.

På avtal om passagerarbefordran som har ingåtts före denna lags ikraftträdande tillämpas dock denna lag, om den händelse på vilken ansvarigheten grundar sig har inträffat efter att denna lag har trätt i kraft.

Nådendal den 15 juli 1994

**Republikens President**  
MARTTI AHTISAARI

3 §

*Hänvisningsstadgande*

Om det någon annanstans i lag eller annan författning hänvisas till stadgandena i den upphävda lagen, skall hänvisningen anses avse motsvarande stadganden i denna lag.

Trafikminister Ole Norrback



675/94

## Lag

om upphävande av lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar

Given i Nådendal den 15 juli 1994

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 §  
Härmed upphävs lagen den 13 april 1984 om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar (296/84).

2 §  
Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Nådendal den 15 juli 1994

Republikens President  
MARTTI AHTISAARI

Trafikminister Ole Norrback

676/94

## Lag

### om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg

Given i Nådendal den 15 juli 1994

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras 6 § 1 mom., 18 § 1 mom., 23 § 2 mom. och 23 a § 2 mom. lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (410/80),  
av dessa lagrum 6 § 1 mom., 23 § 2 mom. och 23 a § 2 mom. sådana de lyder i lag av den 13 april 1984 (297/84), som följer:

#### 6 §

Fartygsägare kan begränsa sin ansvarighet så som stadgas i 5 § 1 mom. endast om fartygsägaren, hans försäkringsgivare eller någon annan på hans vägnar enligt stadgandena i 12 kap. sjölagen (674/94) eller motsvarande lag i annan fördragsslutande stat upprättar en begränsningsfond, uppgående till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar. Omräkning av ansvarsbelopp, angivet i särskilda dragningsrätter, i finskt mynt sker så som stadgas i 23 kap. 2 § sjölagen.

#### 18 §

Sådan talan om ersättning för oljeskada som med stöd av 17 § kan väckas vid finsk domstol, behandlas vid Helsingfors tingsrätt.

#### 23 §

Har annat än i 1 mom. nämnt fartyg, som då skadan skedde inte transporterade beständig olja såsom bulklast, orsakat oljeskada i Fin-

land eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom. 3 §, 8 § 3 mom. samt 10 och 18 §§. Detsamma gäller även då oljeskada orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sin ansvarighet i dessa fall tillämpas 9 kap. sjölagen. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 § sjölagen.

#### 23 a §

I fråga om begränsning av ansvarigheten gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som stadgas i 8 § 3 mom. 10 och 18 §§ samt 9 kap. sjölagen. Upprättas en begränsningsfond, skall denna uppgå till ett i 1 mom. stadgat ansvarsbelopp och stadgandena i 12 kap. sjölagen tillämpas. Utgör begränsningsfonden enligt 9 kap. 8 § hinder för kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning, skall även 4 § 2—4 mom. tillämpas.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Nådendal den 15 juli 1994

Republikens President  
MARTTI AHTISAARI

Trafikminister Ole Norrback



677/94

## Förordning

om ikraftträdande av sjölagen, lagen om upphävande av lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar samt lagen om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg

Given i Nådendal den 15 juli 1994

På föredragning av trafikministern stadgas:

1 §

Följande lagar träder i kraft den 1 oktober 1994:

- 1) sjölagen av den 15 juli 1994 (674/94),
- 2) lagen den 15 juli 1994 om upphävande av lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar (675/94), och

Nådendal den 15 juli 1994

- 3) lagen den 15 juli 1994 om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (676/94).

2 §

Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 1994.

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister Ole Norrback