

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till ändring av lagstiftningen om kvarstad på fartyg

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagstiftningen om kvarstad på fartyg skall ändras så att Finland kan ratificera 1952 års internationella konvention om kvarstad på fartyg (arrestkonventionen). Konventionen reglerar förutsättningar för att belägga ett fartyg med kvarstad på en konventionsstats område samt domstolarnas behörighet att pröva tvistemål angående den fordran för vilken fartyget beläggs med kvarstad. Finlands tillträde till 1988 års konvention om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, den s.k. Luganokonventionen, förutsätter att bestämmelserna i ovan nämnda arrestkonvention sätts i kraft i Finland.

I propositionen föreslås att särskilda stadganden om kvarstad på fartyg, som grundar sig på bestämmelserna i arrestkonventionen, skall införas i sjölagen. Detta gör det möjligt att bevara samma innehåll och struktur i samtliga nya nordiska sjölagar. Rättegångsbalkens och utsökningslagens allmänna stadganden om kvarstad och verkställighet av kvarstad skall dock tillämpas också vid kvarstad enligt sjölagen, i den mån som de allmänna stadgandena tillräckligt väl har ansetts motsvara arrestkonventionens krav. Vid kvarstad på fartyg skall alltså tillämpas såväl sjölagen som rättegångsbalkens och utsökningslagens stadganden om

säkringsåtgärder och verkställighet av sådana åtgärder. I vissa frågor erbjuder arrestkonventionen den nationella lagstiftningen flera alternativ. I dessa fall föreslås det i propositionen att det alternativ skall väljas som överstämmer med eller närmast motsvarar de allmänna stadgandena om kvarstad.

Det föreslås att sjölagen skall innehålla stadganden om förutsättningarna för kvarstad, bl.a. om de fordringar för vilka ett fartyg kan beläggas med kvarstad, vilka fartyg regleringen gäller samt vilket förfarande som skall iaktas när de allmänna stadgandena om kvarstad inte är tillämpliga. I propositionen föreslås att stadgandena inte skall gälla finländska fartyg, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftsställe i Finland. På finländska fartyg skall i dessa fall såsom hittills tillämpas de allmänna stadgandena om kvarstad. Dessutom föreslås det att till rättegångsbalken och utsökningslagen skall fogas stadganden som hänvisar till de stadganden som föreslås bli införda i sjölagen.

Avsikten är att lagarna skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning och samtidigt som 1952 års konvention om kvarstad träder i kraft i Finland. Enligt Luganokonventionen skall arrestkonventionen träda i kraft i Finland senast den 1 juli 1996.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1	3.6. Förbehåll enligt artikel 10 i konventionen	15
1. Inledning	3	3.7. Inhemskas domstolars behörighet	15
2. Nuläge	3	4. Propositionens verkningar	15
2.1. Lagstiftning och praxis	3	5. Beredningen av propositionen	16
Allmänt	3	DETALJMOTIVERING	16
Rättegångsbalkens stadganden om kvarstad	4	1. Motivering till lagförslaget	16
Verkställighet av beslut om säkringsåtgärder och gällande 4 kap. sjölagen	5	1.1. Sjölagen	16
Luganokonventionen och dess artikel 54 a	6	1.2. Rättegångsbalken	22
2.2. 1952 års arrestkonvention	6	1.3. Utsökningslagen	23
Bakgrunden till arrestkonventionen samt nuläget	6	2. Ikraftträdande	23
Arrestkonventionens innehåll	7	LAGFÖRSLAGEN	23
2.3. Läget i Danmark, Sverige och Norge ...	11	1. Lag om ändring av sjölagen	23
2.4. Bedömning av nuläget	11	2. Lag om ändring av 7 kap. 4 § rättegångsbalken	25
3. De viktigaste förslagen	12	3. Lag om ändring av 3 kap. 2 § och 7 kap. 1 §	26
3.1. Allmänt	12	utsökningslagen	26
3.2. Tillämpningsområdet för specialstadgandena om kvarstad på fartyg	12	BILAGOR	27
3.3. Sjörättsfordringar som kvarstaden kan grunda sig på	13	1. Parallalltexter	27
3.4. Förutsättningar för kvarstad och verkställighet av kvarstad	13	1. Internationell konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) på havsgående fartyg (1952)	30
3.5. Förslaget till 4 kap. sjölagen och de allmänna stadgandena om kvarstad	15	3. Förteckning över stater som tillträtt 1952 års arrestkonvention	38

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

I propositionen föreslås att till sjölagen (674/94) skall fogas sådana nya stadganden om kvarstad på fartyg som gör det möjligt för Finland att ratificera 1952 års konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) på havsgående fartyg. Konventionen (*International convention relating to the arrest of seagoing ships*) kallas nedan *arrestkonventionen*. Stadgaderna om säkringsåtgärder och verkställighet av sådana i 7 kap. (1065/91) rättegångsbalken samt 3, 4 och 7 kap. (1066/91) utskökningslagen skall enligt förslaget dock fortfarande tillämpas vid sidan av de föreslagna nya stadgaderna och i vissa fall i stället för dessa.

Den föreslagna lagstiftningen har anknytning till att Finland den 16 april 1993 ratificerade den i Lugano den 16 september 1988 ingångna konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill hörande protokoll (FördrS 44/95), nedan *Luganokonventionen*. Avsikten med konventionen är att underlätta ömsesidigt erkännande och ömsesidig verkställighet av domar i staterna i Europeiska gemenskaperna och i Europeiska frihandelssammanslutningen. I konventionen ingår bestämmelser om i vilka stater eller domstolar en internationell tvist på privaträttens område kan tas upp. Den innehåller också bestämmelser om erkännande och verkställighet i en konventionsstat av domar som i en annan konventionsstat meddelats i tvistemål. För Finlands del trädde Luganokonventionen i kraft den 1 juli 1993.

Bestämmelserna i Luganokonventionen motsvarar bestämmelserna i Brysselkonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område. Brysselkonventionen ingicks den 27 september 1968 mellan de stater som hör till Europeiska gemenskapen. Till följd av sitt medlemskap i Europeiska unionen bör Finland också tillträda Brysselkonventionen.

För att Luganokonventionen inte skall begränsa konventionsstaternas egna domstolars behörighet i sjörättsmål med internationell anknytning, har konventionen ett interimistiskt arrangemang som gäller domstolars behörighet i ärenden som rör kvarstad på fartyg. Bestämmelserna finns i artikel 54 a. Innehållet motsvarar i sak bestämmelserna i arrestkonventio-

nen. Arrangemanget gäller i tre år efter det att konventionen har trätt i kraft för ifrågavarande konventionsstats vidkommande. I konventionen förutsätts det att alla konventionsstaterna inom nämnda tid ratificerar arrestkonventionen. Enligt övergångsbestämmelserna i Luganokonventionen skall bestämmelserna i arrestkonventionen sättas i kraft i Finland före den 1 juli 1996. För en stat som har tillträtt arrestkonventionen träder konventionens bestämmelser i kraft sex månader efter tillträdet. Finland borde således ratificera arrestkonventionen under 1995.

För att det skall vara möjligt för Finland att ratificera arrestkonventionen måste den nationella lagstiftningen om kvarstad på fartyg ändras så att den motsvarar konventionens bestämmelser.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

Allmänt

När det gäller beläggande av ett fartyg med kvarstad i Finland och frågan om vilken domstol som är behörig att pröva ett kvarstadsärende, tillämpas såväl bestämmelserna i Luganokonventionen som de allmänna stadgaderna i rättegångsbalken och utskökningslagen. Artikel 54 a i Luganokonventionen motsvarar i sak arrestkonventionens bestämmelser om domstolars behörighet i kvarstadsärenden. Bestämmelserna i Luganokonventionen tillämpas i den utsträckning som ärendet omfattas av konventionen. I fråga om förfarandet tillämpas i samtliga fall de allmänna stadgaderna.

Kvarstad är en säkringsåtgärd. En säkringsåtgärd definieras i allmänhet som en åtgärd vars avsikt är att på förhand och tillfälligt garantera att ett yrkande kan fullföljas om det sannolikt är berättigat och är föremål för rättegång eller om det väntas bli föremål för rättegång eller verkställighet. Genom säkringsåtgärder vill man förhindra att gäldenären överlåter eller annars förskingrar sin egendom innan borgenären har fått den dom som ålägger gäldenären att betala skulden. Angående bakgrunden till de stadganden om säkringsåtgärder som antogs 1991 hänvisas till regeringens proposition till Riksdagen med förslag till

revidering av lagstiftningen om säkringsåtgärder (Reg.prop. 179/1990 rd.).

Kvarstad är av central betydelse för säkerställandet av sjörättsfordringar. Genom kvarstad på fartyg tryggas domstolens rätt att pröva ett fordringsanspråk samt verkställigheten av en senare dom eller skiljedom. Domen ger borgenären rätt till utsökning av fordran. Genom kvarstad eller hot om kvarstad kan man också utöva påtryckning på gäldenären, så att han frivilligt betalar skulden eller ställer annan tillräcklig säkerhet för betalningen av den. Hot om kvarstad är i många fall en tillräcklig åtgärd för att gäldenären skall ställa saken till rätta. Att ha sitt fartyg liggande i hamnen kan vålla en redare stora ekonomiska förluster, om han t.ex. måste betala skadestånd till avsändare av last. Kvarstad avbryter också den korta preskriptionstiden för sjöpanträtt i fartyg enligt 3 kap. sjölagen.

Rättegångsbalkens stadganden om kvarstad

En allmän domstol kan med stöd av 7 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken belägga ett fartyg med kvarstad. När borgenären ansöker om kvarstad skall han visa att hans anspråk är sådant att motparten kan åläggas betalningskyldighet eller anspråket styrkas genom ett avgörande som kan verkställas enligt 3 kap. 1 § utsökningslagen samt att det är fara för att motparten gömmer eller förstör egendomen. Med ett ovan nämnt avgörande avses bl.a. domstols dom eller utslag i tvistemål eller i annat mål angående privaträttslig fråga samt förlikning som fastställts av domstol. Avgörandet kan också vara en skiljedom som avses i lagen om skiljeförfarande eller som annars skall iaktas. Borgenärens anspråk kan gälla tryggande av penningfordran eller bättre rätt till föremål eller egendom.

När det är frågan om en penningfordran, skall domstolen bestämma att motpartens lösa egendom skall beläggas med kvarstad i den utsträckning som behövs för att fordran skall kunna säkerställas. Eftersom ägaren till ett utländskt fartyg sällan har annan egendom i Finland än fartyget, kan detta bli belagt med kvarstad för en fordran som endast motsvarar en bråkdel av fartygets värde. Likaså drabbar kvarstaden alltid fartyget om detta med stöd av fartygsinteckning eller sjöpanträtt utgör pant för den fordran som inkasseras.

Man har ganska sällan blivit tvungen att

tillgripa kvarstad på utländska fartyg och även i dessa fall varar kvarstaden i allmänhet bara tills en annan säkerhet kan ordnas.

I 7 kap. 3 § rättegångsbalken stadgas om säkringsåtgärder av allmän karaktär. Eftersom stadgandena inte direkt leder till att fartyget hindras att avgå, kan man anse att stadgandena faller utanför arrestkonventionens tillämpningsområde.

En ansökan om säkringsåtgärd behandlas alltid av den domstol som behandlar huvudsaken, dvs. sökandens rätt eller fordran. Om ingen rättegång är anhängig, avgörs frågan om behörig domstol enligt 10 kap. rättegångsbalken. Om en allmän domstol inte är behörig att behandla huvudsaken, fattas beslut om säkringsåtgärden av tingsrätten på den ort där egendomen finns eller där syftet med säkringsåtgärden annars kan nås. I 21 kap. sjölagen finns stadganden om laga domstol och rättegång i sjörättsmål. Om målet skall avgöras enligt sjölagen, är sjölagens sjörättsdomstolar behöriga. Behörig domstol i ett ärende som gäller kvarstad på fartyg är i praktiken oftast sjörättsdomstolen på den ort där fartyget finns.

Innan domstolen avgör ärendet skall den bereda motparten tillfälle att bli hörd. Om det finns risk för att avsikten med säkringsåtgärden äventyras, får domstolen dock meddela ett interimistiskt beslut om säkringsåtgärden utan att ge motparten tillfälle att bli hörd. I ett ärende som gäller kvarstad på fartyg finns det i allmänhet förutsättningar att meddela ett interimistiskt kvarstadsbeslut och interimistisk kvarstad anlitas nästan alltid, särskilt när fartyget är utländskt och ägaren inte har annan egendom i Finland. Genom interimistisk kvarstad kan man hindra fartyget att lämna Finland.

När domstolen beslutar om slutlig kvarstad, är det nog att det finns sannolika skäl för säkringsåtgärden. Motpartens rätt blir i tillräcklig mån tillgodosedd genom att sökanden är skyldig att ställa säkerhet och har ett strikt skadeståndsansvar enligt 7 kap. 11 § rättegångsbalken.

Vid behandlingen av ärenden som gäller säkringsåtgärder skall i tillämpliga delar iaktas vad som stadgas om behandling av en fråga som gäller rättegång.

När domstolen har bifallit en ansökan om kvarstad skall sökanden inom en månad från det beslutet gavs väcka talan i huvudsaken vid domstol eller få huvudsaken prövad i ett annat

förfarande som kan leda till ett verkställbart avgörande. Annars återkallas säkringsåtgärden på ansökan av någondera parten. I 7 kap. rättegångsbalken stadgas om när kvarstad skall återkallas samt vilken domstol som är behörig att besluta därom. Om när verkställighet av kvarstad kan återkallas stadgas i utsökningslagen.

För kostnaderna för ansökan och verkställighet av en säkringsåtgärd svarar i första hand den som har ansökt om åtgärden. I samband med behandlingen av huvudsaken avgörs vem som slutligt skall stå för kostnaderna. Den som i onödan har utverkat en säkringsåtgärd skall ersätta motparten den skada som säkringsåtgärden och verkställigheten av den har orsakat honom samt kostnaderna i saken. I rättegångsbalken finns också stadganden om behörig domstol och väckande av talan om ersättning för skada och kostnader som en säkringsåtgärd har orsakat när huvudsaken inte har anhängiggjorts på föreskrivet sätt.

Verkställighet av beslut om säkringsåtgärder och gällande 4 kap. sjölagen

Om verkställighet av en domstols beslut om säkringsåtgärder, återkallande av verkställighet samt om förfarandet stadgas i 3, 4 och 7 kap. utsökningslagen. När domstolen beslutar om säkringsåtgärder kan den med stöd av 7 kap. rättegångsbalken vid behov utfärda närmare föreskrifter om verkställigheten. Detta gäller även verkställighet av ett beslut om en interimistisk säkringsåtgärd. Domstolen kan t.ex. befria sökanden från att ställa säkerhet enligt 7 kap. 16 § utsökningslagen, om sökanden inte förmår göra det och om hans rätt kan anses uppenbart grundad. Tillämpning av stadgandet kan i praktiken bli aktuellt t.ex. när en medlem av fartygets besättning söker kvarstad på fartyget för att säkra sin lönefordran.

Enligt 3 kap. 2 § utsökningslagen kan en utmätningsman utan överexekutors förordnande verkställa ett beslut om säkringsåtgärd som en allmän domstol har meddelat med stöd av 7 kap. rättegångsbalken. Kvarstad på lös egendom verkställs med iakttagande i tillämpliga delar av stadgandena om utmätning av lös egendom. När ett kvarstadsbeslut verkställs får utmätningsmannen ta egendomen i sin besittning eller lämna den i gäldenärens besittning med anteckning om kvarstaden. Vid kvarstad

på fartyg övertar utmätningsmannen fartygets nationalitetscertifikat och övriga sådana skeppsdokument utan vilka fartyget inte kan lämna hamnen. Om faran för skingring av egendomen sannolikt är liten eller omständigheterna annars ger anledning till det eller om sökanden ger sitt samtycke, kan utmätningsmannen meddela gäldenären ett skingringsförbud. Den egendom som förbudet gäller stannar hos innehavaren, som skall vårda egendomen omsorgsfullt och får använda den på sedvanligt sätt.

Enligt 7 kap. 16 § utsökningslagen kan ett kvarstadsbeslut inte verkställas om inte sökanden hos utmätningsmannen ställer en pant eller borgen, dvs. en säkerhet från sökandens sida för den skada som en onödig kvarstad kan orsaka motparten. Domstolen kan dock på ansökan befria sökanden från denna skyldighet.

Om gäldenären ställer pant eller borgen hos utmätningsmannen, får denne enligt 7 kap. 12 § inte verkställa ett med stöd av 7 kap. 1 § rättegångsbalken meddelat kvarstadsbeslut för tryggande av en penningfordran. Om beslutet redan har verkställts, skall verkställigheten återgå. Såsom säkerhet används ofta bankgaranti. Om säkringsåtgärden gäller tryggandet av bättre rätt till egendomen, får utsökningsmannen godkänna en säkerhet som motparten erbjuder endast om sökanden har godkänt säkerheten eller om den på ett lämpligt och tillräckligt sätt motsvarar sökandens behov av rättsskydd. Enligt 13 § i nämnda kapitel skall utmätningsmannen återkalla verkställigheten av ett kvarstadsbeslut om sökanden begär det eller om gäldenären lägger fram en tillförlitlig utredning om att fordran i fråga är betald.

På yrkande av motparten skall verkställigheten också återkallas om talan inte har anhängiggjorts inom den tid som föreskrivs i 7 kap. rättegångsbalken eller om det visas att det anspråk som säkringsåtgärden grundar sig på inte har lett till ett verkställbart avgörande.

I tvångsmedelslagen (450/70) finns också stadganden om skingringsförbud och kvarstad. I lagen om förrättande av undersökning och användande av tvångsmedel ombord på utländskt handelsfartyg med anledningen av brott i vissa fall (148/65) ingår likaså stadganden om vidtagande av sådana åtgärder. Stadgandena i dessa lagar faller dock utanför arrestkonventionens tillämpningsområde, varför de inte refereras närmare.

Enligt 4 kap. 1 § sjölagen får ett avgångsklart fartyg inte utmätas eller säkringsåtgärd vidtas för annan än en sådan fordran som har förfallit till betalning och för vilken sjöpanträtt eller intecknad panträtt gäller.

Luganokonventionen och dess artikel 54 a

I Luganokonventionen finns föreskrifter om i vilken stat eller domstol ett tvistemål med privaträttslig anknytning kan tas upp till prövning. Huvudregeln är att talan skall väckas vid en domstol i den stat där svaranden har sitt hemvist. En domstol i en konventionsstat kan inte pröva ett mål om den inte enligt Luganokonventionen är behörig därtill. Konventionens bestämmelser om behörig domstol tillämpas dock inte i ärenden som inte har anknytning till någon främmande stat. Om bägge parterna i ett tvistemål har hemvist i Finland och ärendet inte heller på någon annan grund har anknytning till en främmande stat, avgör en finsk domstol följaktligen med stöd av nationell lag om den är behörig att pröva målet.

I Luganokonventionen finns också bestämmelser om när en dom som en konventionsstat har givit erkänns och kan verkställas i en annan konventionsstat. Angående konventionen hänvisas till regeringens proposition till riksdagen om godkännande av bestämmelserna i Luganokonventionen (Reg. prop. 177/92 rd.)

Enligt artikel 57 i Luganokonventionen skall konventionen endast komplettera de internationella konventioner som reglerar domstolarnas behörighet på särskilda rättsområden. Sådana konventioner är t.ex. 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada förorsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) och därtill hörande protokoll samt 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada förorsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) och därtill hörande protokoll samt 1952 års arrestkonvention.

I Luganokonventionen finns endast några särskilda bestämmelser om domstolarnas behörighet i sjörättsmål. Detta beror på att arrestkonventionen i rätt stor utsträckning reglerar frågor som gäller domstolarnas behörighet. De flesta av de stater som tillträtt Luganokonventionen har även tillträtt arrestkonventionen. I Luganokonventionen bestäms därför att samt-

liga stater som tillträder konventionen även skall ratificera arrestkonventionen. För stater som inte tidigare har tillträtt sistnämnda konvention finns en viss övergångstid, under vilken de skall sätta bestämmelserna i konventionen i kraft i sitt land.

För att Luganokonventionen inte under övergångstiden skall begränsa konventionsstaternas domstolarnas behörighet i sjörättsmål med internationell anknytning, innehåller konventionen övergångsbestämmelser om domstolarnas behörighet i frågor som gäller kvarstad på fartyg. Bestämmelserna ingår i artikel 54 a, som i sak motsvarar arrestkonventionens bestämmelser i frågan. Enligt artikeln är en domstol i en konventionsstat oberoende av svarandens hemort behörig att pröva en sådan i artikeln avsedd sjöfordran som utgjort grund för att ett fartyg belagts med kvarstad i den konventionsstaten. Det första stycket i artikel 54 a motsvarar artikel 7 i arrestkonventionen, medan styckena 2—4 motsvarar artikel 3 i arrestkonventionen och stycke 5 motsvarar artikel 1 i nämnda konvention. I ett mål som gäller kvarstad på fartyg tillämpas Luganokonventionen till den del som målet faller inom ramen för konventionens tillämpningsområde.

Enligt Luganokonventionens övergångsbestämmelser skall bestämmelserna i arrestkonventionen träda i kraft i Finland före den 1 juli 1996. För en stat som har tillträtt arrestkonventionen träder konventionen i kraft sex månader efter tillträdet. Finland borde därför ratificera arrestkonventionen under år 1995.

2.2. 1952 års arrestkonvention

Bakgrunden till arrestkonventionen samt nuläget

Arrestkonventionen antogs i Bryssel den 10 juni 1952. I konventionen finns bestämmelser om för vilka slags anspråk ett fartyg får beläggas med kvarstad, vilka fartyg som kan vara föremål för kvarstad samt bestämmelser om domstolarnas behörighet att pröva anspråk som kvarstaden grundar sig på. För att trygga sjöfartens verksamhetsförutsättningar och för att det göra det lättare att förutse bemötandet i olika länder, ansågs det viktigt att konventionen tydligt skulle ange i vilka fall ett fartyg kan beläggas med kvarstad i en konventionsstat. Avsikten var att konventionen skulle

förhindra att ett fartyg hölls kvar i hamnen för ett privaträttsligt anspråk som saknade anknytning till fartyget. I konventionen finns också bestämmelser om när ett fartyg kan fortsätta sin färd sedan en säkerhet för fordran har ställts i stället för fartyget.

I konventionen finns inga bestämmelser som ålägger en konventionsstat att erkänna och verkställa en dom som avkunnats i en annan konventionsstat. I de stater som har tillträtt Luganokonventionen tillämpas sistnämnda konvention i fråga om erkännande och verkställighet av domar.

Sammanlagt ca 60 stater, bl.a. EG-staterna har hittills tillträtt arrestkonventionen (*bilaga 3*). Däremot har t.ex. Ryssland, Förenta Staterna, Kanada samt flera länder i Latinamerika och Asien inte gjort det.

Finland och de övriga nordiska länderna tillträdde inte arrestkonventionen när den antogs. Detta berodde huvudsakligen på att konventionen tillåter att ett fartyg beläggs med kvarstad också för andra fordringar än ägarens personliga gäld. Enligt konventionen krävs det inte heller att borgenären ställer säkerhet för den skada som motparten kan lida till följd av att fartyget felaktigt har belagts med kvarstad. Konventionen har dock senare tolkats så, att en konventionsstat inte är skyldig att belägga fartyget med kvarstad i samtliga de fall som avses i konventionen, ifall den nationella lag som skall tillämpas i fallet leder till att verkställigheten av anspråket inte kan riktas mot fartyget. Frågan kommenteras i avsnitt 3 nedan.

Frågan om en revidering av arrestkonventionen behandlades bl.a. av den internationella sjörättsföreningen (*Comité Maritime Internationale; CMI*) vid en konferens år 1985. Konferensen antog ett helt nytt utkast till en arrestkonvention. Den gemensamma arbetsgrupp som internationella sjöfartsorganisationen IMO och FN:s handels- och utvecklingsorganisation UNCTAD har tillsatt behandlar som bäst frågan om en revidering av arrestkonventionen. Frågan har anknytning bl.a. till den nya konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek som antogs 1993. Vid förhandlingarna utgår man bl.a. från ovan nämnda utkast av CMI. För tillfället existerar ännu inget beslut om i vilken utsträckning konventionen skall revideras. Alternativen är att endast delvis revidera 1952 års arrestkonvention genom ett

särskilt protokoll eller att anta en helt ny konvention.

Arrestkonventionens innehåll

Nedan behandlas i huvuddrag artiklarna i arrestkonventionen. Vissa omständigheter behandlas närmare i detaljmotiveringen.

I ingressen till konventionen konstateras det att konventionen gäller havsgående fartyg (*sea-going ships*). Vad som avses med ett sådant fartyg definieras inte närmare. Motsvarande uttryck används dock även i andra sjörättskonventioner och används då för att allmänt beteckna fartyg som huvudsakligen används till havs och inte på insjöar. Konventionen hindrar dock inte en konventionsstat att bestämma att stadganden som grundar sig på konventionen också skall tillämpas på fartyg som huvudsakligen används på insjöar. Konventionen gäller endast kvarstad på fartyg. Kvarstad på last, bränsle eller frakt faller utanför konventionens tillämpningsområde.

I *artikel 1 stycke 1* finns en förteckning över ett antal anspråk som grundar sig på sjörättsliga förhållanden, nedan kallade *sjörättsfordringar (maritime claim)*. Ett fartyg kan beläggas med kvarstad endast för en fordran som nämns i förteckningen. Uppräkningen omfattar såväl utomobligatoriska som kontraktuella anspråk som uppkommit i samband med ett fartygs användning i sjöfart. Även tvister om äganderätten till ett fartyg och besittningen eller driften av ett fartyg räknas hit. I uppräknningen nämns också fordringar som säkras av panträtt i fartyget. Förteckningen över sjörättsfordringar behandlas närmare i detaljmotiveringen.

I *artikel 1 stycke 2* definieras begreppet kvarstad och liknande säkringsåtgärder (*arrest*). Med kvarstad avses att fartyget genom ett rättsligt förfarande hålls kvar till säkerhet för en sjöfordran. I stycket konstateras uttryckligen att detta inte innebär att fartyget hålls kvar för verkställighet av en dom. Enligt konventionen innebär kvarhållandet att fartyget fysiskt hålls kvar inom den konventionsstatens jurisdiktion.

I *stycke 3* definieras begreppet person. Personer är såväl fysiska som juridiska personer. Enligt *stycke 4* avses med borgenär en person som gör gällande att han har en sjöfordran.

Enligt *artikel 2* i konventionen får ett fartyg

som registrerats i en konventionsstat beläggas med kvarstad endast för en sådan sjöfordran som avses i artikel 1. Frågan huruvida en konventionsstat alltid är skyldig att belägga ett fartyg med kvarstad till följd av ett sådant anspråk behandlas nedan i avsnitt 3. I artikeln föreskrivs också att konventionen inte vare sig utvidgar eller inskränker de rättigheter som tillkommer en stat att enligt lagen i den staten kvarhålla eller på annat sätt hindra ett fartyg att gå till sjöss. En konventionsstat kan således oberoende av konventionens bestämmelser hålla kvar ett fartyg till säkerhet för betalningen av offentligrättsliga avgifter, såsom skatter eller farledsavgifter, eller att göra det av säkerhetsskäl eller miljöhänsyn. Om myndighetens fordran däremot är privaträttslig, skall bestämmelserna i konventionen tillämpas.

Artikel 3 ger uttryck för en anglosaxisk rättsuppfattning, enligt vilken ett fartyg direkt ansvarar för en fordran som gäller fartyget, oberoende av om ägaren personligen är ansvarig för betalningen av fordran eller inte. I finsk och nordisk rätt anser man däremot att gäldenären måste vara personligen ansvarig för fordran. Endast om borgenären såsom säkerhet för sin fordran har lagstadgad panträtt i fartyget, t.ex. sjöpanträtt, kan han enligt finsk rätt yrka betalning ur fartyget för annan än ägarens gäld.

Enligt *artikel 3 stycke 1* kan borgenären yrka kvarstad antingen på det fartyg som sjörättsfordringen hänförs till eller något annat fartyg som ägs av den person som vid tiden för fordringens uppkomst var ägare till det förstnämnda fartyget. Det fartyg som sjörättsfordringen hänförs till kan följaktligen enligt konventionen alltid beläggas med kvarstad. Enligt artikeln saknar det alltså betydelse huruvida fartygets ägare är personligen ansvarig för gälden eller inte samt huruvida fordran är förenad med panträtt i fartyget eller inte. Fartyget kan t.ex. efter att det överlåtits till en ny ägare beläggas med kvarstad för en sjöfordran som har uppstått under den förra ägarens tid. Enligt finsk rätt är det möjligt att belägga ett fartyg med kvarstad för annan än ägarens gäld endast om fordran säkras av sjöpanträtt.

Enligt stycke 1 är det under vissa förutsättningar också möjligt att med kvarstad belägga ett annat fartyg än det som sjöfordran gäller. Ett sådant annat fartyg kallas i anglosaxisk rätt systerfartyg (*sister ship*). Kvarstad på ett s.k. systerfartyg är emellertid inte tillåten när det är

frågan om en i konventionen avsedd fordran som gäller äganderätten till fartyget eller en fordran som är förenad med panträtt i fartyget. Enligt artikel 10 har konventionsstaterna möjlighet att göra ett förbehåll om att inte tillämpa artikel 3 på en fordran som med stöd av fartygsinteckning är förenad med panträtt i fartyg. Detta innebär bl.a. att det inte i dessa fall finns hinder att belägga ett systerfartyg med kvarstad. Bestämmelsen kommenteras i avsnitt 3.5 nedan.

Artikels bestämmelser om systerfartyg avviker egentligen inte från de allmänna stadgandena om kvarstad enligt finsk rätt, eftersom det inte enligt finsk rätt för kvarstad krävs något särskilt samband mellan gälden och den lösa egendom som skall beläggas med kvarstad. I praktiken riktas kvarstad med anledning av en fordran som hänförs till ett fartyg dock mot ifrågavarande fartyg, särskilt om gäldenären inte har någon annan egendom i Finland. I motsats till vad som bestäms i konventionen förutsätter de allmänna finländska kvarstadsstadgandena emellertid inte att fartyget hade samma ägare när fordran uppstod. Endast ett enda fartyg kan på borgenärens ansökan beläggas med kvarstad och borgenären skall enligt konventionen välja huruvida han vill rikta kvarstaden mot det fartyg som sjöfordran hänförs till eller mot systerfartyget. Samtidig kvarstad på två fartyg är alltså inte tillåten.

Enligt artikel 3 i konventionen kan även ett fartyg som är klart att avgå beläggas med kvarstad. Stadgandet i gällande 4 kap. 1 § sjölagen om att ett avgångsklart fartyg inte får beläggas med kvarstad strider följaktligen mot konventionen.

Enligt artikel 3 *stycke 2* anses fartyget tillhöra samma ägare när alla andelar däri ägs av samma person eller personer. Bestämmelsen begränsar i praktiken betydligt möjligheter att belägga ett s.k. systerfartyg med kvarstad.

Enligt artikel 3 *stycke 3* kan ett fartyg i en konventionsstat beläggas med kvarstad endast en gång för samma fordran på begäran av samme borgenär. Med kvarstad jämställs säkerhet som har ställts i någon konventionsstat antingen för att upphäva eller undvika kvarstad. Om borgenären trots detta har lyckats få ett beslut om kvarstad, skall beslutet återkallas och fartyget skall tillåtas avgå. Förbudet mot att flera gånger belägga ett fartyg med kvarstad för samma fordran är dock inte absolut. Om en säkerhet som har ställts för undvikande eller

hävande av kvarstad har blivit frigiven med slutlig verkan, kan fartyget senare beläggas med kvarstad för samma fordran. Samma regel får tillämpas om det finns annat giltigt skäl för kvarstaden.

I artikel 3 *stycke 4* finns bestämmelser som utgår från en anglosaxisk rättsuppfattning om att ett fartyg kan beläggas med kvarstad också för någon annan persons än ägarens gäld. Enligt punkt 1 i ifrågavarande stycke kan ett fartyg beläggas med kvarstad för en fartygshyrestagares (*demise charterer* eller *bareboat charterer*) gäld som hänför sig till fartyget. Med fartygshyrestagare avses här en befraktare som har befraktat fartyget utan besättning. Kvarstaden kan också riktas mot ett fartyg som ägs av fartygshyrestagaren, men inte mot det förhyrda fartygets systerfartyg eller ett annat fartyg som det förhyrda fartygets ägare också är ägare till.

I punkt 2 utvidgas möjligheten att belägga fartyget med kvarstad till att gälla också andra fall än fartygshyra. Enligt nämnda punkt är kvarstad möjlig också annars än vid fartygshyra, när fartygets ägare inte är ansvarig för fordringen. Bestämmelsen har ansetts gälla alla slag av befракtningsavtal, såsom tidsbefraktning och resebefraktning. Enligt konventionen kan fartyget således beläggas med kvarstad t.ex. för en tids- eller resebefraktares gäld.

Enligt *artikel 4* får ett fartyg beläggas med kvarstad endast enligt beslut av en domstol eller annan judiciell myndighet.

I *artikel 5* finns bestämmelser om hävande av kvarstad. Den domstol eller annan behörig judiciell myndighet inom vars område fartyget har belagts med kvarstad skall häva kvarstaden när tillräcklig annan säkerhet har ställts för sjöfordran. Om fartyget har belagts med kvarstad med anledning av ett sådant äganderättsanspråk som avses i artikel 1 eller med anledning av en tvist mellan två delägare om besittningen till fartyget, får kvarstaden inte hävas mot att säkerhet ställs. I sådana fall kan domstolen eller en annan judiciell myndighet bestämma vad som skall ske med fartyget under kvarstaden. Enligt artikeln kan domstolen antingen tillåta den person som har fartyget i sin besittning att fortsätta använda detta mot att han ställer tillräcklig säkerhet eller reglera fartygets användning under den tid som kvarstaden varar på något annat sätt. Den person som har besittningen kan t.ex. åläggas att betala in fraktinkomsterna från fartyget på ett

bestämt konto eller förbjudas att föra fartyget bort från territorialvattnen. Artikeln gäller inte hävande av kvarstad på ett fartyg utan möjligheterna att använda fartyget under kvarstaden.

I artikel 5 föreskrivs också, att om parterna inte kan enas om vad som utgör tillräcklig säkerhet, skall domstolen eller annan behörig judiciell myndighet bestämma säkerhetens beskaffenhet och belopp. Enligt artikeln skall ställandet av en säkerhet för hävande av kvarstad inte tolkas såsom erkännande av ansvarighet eller avstående från begränsning av ansvarighet.

I artiklarna 3 och 7 finns också vissa föreskrifter om hävande av kvarstad.

Enligt *artikel 6* skall alla frågor om borge-närens ansvarighet för skada som orsakats av onödig kvarstad avgöras enligt lagen i den konventionsstat där kvarstaden har verkställts eller sökts. Enligt rättegångsbalken har den som i onödan utverkar kvarstad ett objektivt ansvar för skada och kostnader som motparten orsakas härav. I artikeln föreskrivs också, att alla processuella frågor angående kvarstad skall avgöras enligt nationell lag.

I *artikel 7* finns bestämmelser om vilken domstol som är behörig att pröva den tvistefråga som kvarstaden grundar sig på. Det kan anses att artikeln gäller domstolarnas behörighet i tvister med internationell anknytning. Om tvisten endast berör förhållanden inom landet, regleras domstolarnas behörighet av rättegångsbalken eller, om tvisten skall avgöras enligt sjölagen, av nämnda lag.

I förhållande till Luganokonventionen avgörs frågan om domstolarnas behörighet enligt denna artikel. Arrestkonventionen är en sådan i Luganokonventionens artikel 57 avsedd särskild konvention som reglerar domstolarnas behörighet, och skall därför tillämpas i första hand. Bestämmelserna i Luganokonventionen skall endast komplettera arrestkonventionen. I artikel 7 föreskrivs när en nationell domstol är behörig att avgöra tvisten, men i artikeln finns inga bestämmelser som skulle ålägga en konventionsstat att se till att talan med anledning av samtliga sjörättsfordringar kan väckas i den staten.

Enligt artikel 7 har en domstol allmänt behörighet att behandla en tvist om domstolen enligt nationell lag har sådan behörighet. I artikeln nämns också ett antal fall i vilka domstolen är behörig oberoende av om den är det enligt nationell lag eller inte. Domstolen är

behörig bl.a. när borgenären har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftsställe i denna stat, när fordringen uppkommit i denna stat eller under den resa under vilken kvarstaden har verkställts, eller om fordringen avser bärgning. Finland ratificerade år 1923 den konvention rörande fartygs sammanstötning som nämns i artikel 7 stycke 1 punkt d (FördrS 22/23). I 8 kap. 6 § sjölagen finns ett stadgande som motsvarar artikel 13 i nämnda konvention.

Artikel 7 stycke 2 gäller när en domstol inte är behörig att avgöra tvisten. Den säkerhet som ställs för hävande av kvarstaden är då uttryckligen avsedd att säkra fullgörandet av en dom som kan komma att meddelas av en behörig domstol. Domstolen eller en annan behörig judiciell myndighet skall bestämma en frist inom vilken borgenären skall väcka talan vid en behörig domstol. Likaså skall dessa judiciella myndigheter bestämma en frist inom vilken borgenären skall väcka talan, ifall parterna enas om att tvisten skall tas upp av en viss annan domstol än den inom vars domkrets kvarstaden har verkställts eller att hänskjuta tvisten till skiljedom. Om borgenären inte iakttar fristen, får motparten begära att kvarstaden hävs eller att säkerheten ges fri. I artikel 5 finns särskilda föreskrifter om tillämpning av artikeln på sjöfart som omfattas av bestämmelserna i den reviderade konventionen angående Rhenfarten från 1868.

Artikel 8 bestämmer på vilka fartyg konventionen skall tillämpas. Konventionen skall i första hand tillämpas endast på fartyg som för en konventionsstats flagg inom en konventionsstats område. Även på denna punkt begränsar dock de folkrättsliga bestämmelserna om s.k. oskadlig genomfart möjligheterna att belägga ett fartyg med kvarstad i en konventionsstat. I propositionens *bilaga 3* finns en förteckning över de stater som har tillträtt konventionen före den 30 juni 1995.

Enligt stycke 2 i artikeln kan också ett fartyg som inte för någon konventionsstats flagg beläggas med kvarstad i en konventionsstat för en sådan sjöfordran som avses i konventionen eller för en annan fordran för vilken kvarstad kan beviljas i konventionsstaten. Enligt stycke 3 kan konventionsstaten dock bestämma att stadganden som grundar sig på bestämmelserna i konventionen inte skall tillämpas på fartyg som inte för någon konventionsstats flagg eller borgenärer som när kvarstad söktes inte hade sin hemort eller sitt huvudsakliga driftsställe i

någon av konventionsstaterna. Regleringen ger en konventionsstat möjlighet att undvika att de förmåner som konventionen medför, dvs. att fartyget får beläggas med kvarstad endast för anspråk som avses i konventionen, kommer att gälla fartyg och borgenärer som saknar anknytning till någon konventionsstat.

Enligt nämnda artikel 8 stycke 4 påverkar dock ingen bestämmelse i konventionen en konventionsstats nationella stadganden om kvarstad på ett fartyg som för dess flagg, om borgenären har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftsställe i denna stat. Om fartyget är finskt och borgenären har sin hemort i Finland, får de allmänna stadgadena om kvarstad alltså fortfarande tillämpas.

I stycke 5 föreskrivs att vid överlåtelse av en sjöfordran skall förvärvaren anses ha samma hemvist eller huvudsakliga driftsställe som den ursprungliga borgenären. Denna identitet mellan den ursprungliga borgenären och en förvärvare har tolkats såsom en generell regel, som skall tillämpas också annars än i det aktuella fallet.

Enligt *artikel 9* grundar konventionen ingen sådan rätt att väcka talan som annars inte skulle föreligga enligt konventionsstatens nationella lag. I artikeln konstateras att den nationella lagen skall tillämpas oberoende av konventionen. Här är konventionen oklar. Det är osäkert om konstaterandet endast avses bestämmelserna i artikel 7 om behörig domstol eller konventionen i övrigt. Bestämmelsen kommenteras i avsnitt 3 nedan.

Enligt artikeln grundar konventionen inte heller någon sjöpanträtt som inte föreligger enligt konventionsstatens nationella lag eller enligt konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek om denna är tillämplig.

Artikel 10 öppnar två möjligheter att göra förbehåll. När en konventionsstat tillträder konventionen får den förbehålla sig att inte tillämpa konventionen på sådana i artikel 1 nämnda sjörättsfordringar som avser äganderätten till ett fartyg eller tvister mellan delägare om driften av ett fartyg. Likaså får en konventionsstat enligt det andra alternativet i artikeln förbehålla sig att inte tillämpa artikel 3 när panträtt i fartyg föreligger enligt artikel 1. Detta innebär att en stat kan förbehålla sig rätten att belägga ett s.k. systerfartyg med kvarstad när det fartyg som panträtten hänförs sig till inte utgör en tillräcklig säkerhet för sjöfordran. Frågan huruvida Finland borde

göra något förbehåll i samband med sitt tillträde till konventionen behandlas i avsnitt 3.

Enligt *artikel 11* förbinder sig konventionsstaterna att hänskjuta frågor om konventionens tolkning och tillämpning till skiljedom. Har konventionsstater kommit överens om att hänskjuta sina tvister till den Internationella domstolen i Haag, är denna domstol behörig.

Artiklarna 12—18 innehåller sedvanliga slutbestämmelser.

2.3. Läget i Danmark, Sverige och Norge

De nya sjölagar som trädde i kraft i de nordiska länderna 1994 har alla samma struktur. Om kvarstad av fartyg stadgas i lagarnas 4 kap.

Danmark tillträdde arrestkonventionen 1989, vilket berodde på att Danmark var medlem av EG och hade tillträtt den ovan nämnda Brysselkonventionen om domstols behörighet. De stadganden som grundar sig på arrestkonventionen ingår i den danska sjölagens 4 kap. Beträffande förutsättningarna för kvarstad har konventionen i dansk lagstiftning tolkats så, att ett fartyg inte kan beläggas med kvarstad i Danmark om verkställighet för den fordran som kvarstaden grundar sig på inte är möjlig i fartyget enligt den danska lagstiftning som är tillämplig i fallet. Vid kvarstad på fartyg tillämpas utöver stadgandena i sjölagen även de allmänna stadgandena om kvarstad.

I *Sverige* ingår de stadganden som grundar sig på arrestkonventionen likaså i 4 kap. sjölagen. Konventionens bestämmelser om förutsättningarna för kvarstad har tolkats på samma sätt som i Danmark. Likaså tillämpas vid kvarstad på fartyg även de allmänna stadgandena om kvarstad. I Sverige trädde arrestkonventionen i kraft år 1993.

I *Norge* tillämpas vid kvarstad på fartyg både 4 kap. sjölagen, som grundar sig på arrestkonventionen, och de allmänna stadgandena om kvarstad. Även i Norge har konventionens bestämmelser om förutsättningarna för kvarstad tolkats på samma sätt som i Sverige och Danmark. I Norge är kvarstad på fartyg möjlig endast när fartyget kan utmätas för den fordran som kvarstaden grundar sig på. I Norge trädde konventionen i kraft år 1995.

2.4. Bedömning av nuläget

Genom sitt tillträde till Luganokonventionen har Finland förbundit sig att också tillträda arrestkonventionen. Tillträdet till arrestkonventionen ger Finland möjlighet att bibehålla de finska domstolarnas behörighet att pröva sjörättstvister. På detta sätt kan Finland också säkerställa att finländska fartyg i de övriga konventionsstaterna får ett bemötande som motsvarar bestämmelserna i konventionen.

Eftersom arrestkonventionen hos oss kan tolkas på samma sätt som i de övriga nordiska länderna dvs. så, att ett fartyg inte kan beläggas med kvarstad i Finland om ifrågavarande fordran inte kan utmätas ur fartyget, kan det anses att det största principiella hindret för ratificering av konventionen numera har passerats.

De allmänna stadgandena om kvarstad tillåter att ett fartyg kan beläggas med kvarstad för vilken penningfordran som helst. När de föreslagna stadgandena i 4 kap. sjölagen blir tillämpliga, innebär arrestkonventionen följaktligen en viss begränsning för kvarstad. Konventionens förteckning över sjörättsfordringar är dock så omfattande att den i praktiken omfattar de fall i vilka det är skäl att anlita kvarstad. Vissa anspråk som kunde motivera kvarstad faller dock utanför stadgandenas tillämpningsområde. Hit hör bl.a. försäkringspremierna. Eftersom det föreslås att stadgandena inte skall tillämpas på finska fartyg om borgenären har sin hemort i Finland, ändrar förslaget inte de finska borgenärernas rättsliga ställning.

Arrestkonventionen gäller endast privaträttsliga anspråk. Offentligrättsliga anspråk, såsom farleds- och lotsavgifter, omfattas inte av konventionen. Nationella stadganden som är avsedda att säkra dessa anspråk kan fritt antas.

Tillträdet till konventionen förbättrar dessutom de finska borgenärernas ställning utomlands. Enligt konventionen är det nämligen möjligt för konventionsstaterna att utesluta från konventionens tillämpning borgenärer som saknar hemvist i någon konventionsstat.

Med hänvisning till vad som anförts ovan borde den nationella lagstiftningen om kvarstad ändras så, att Finland kan tillträda arrestkonventionen.

3. De viktigaste förslagen

3.1. Allmänt

I propositionen föreslås att de specialstadganden om kvarstad på fartyg som tillträdet till arrestkonventionen förutsätter skall tas in i 4 kap. sjölagen. På detta sätt bevaras de nya nordiska sjölagarna enhetliga såväl till sitt innehåll som sin struktur. Rättegångsbalkens och utökningslagens allmänna stadganden om kvarstad och verkställighet av kvarstad skall tillämpas också vid kvarstad enligt sjölagen, i den mån det kan anses att dessa stadganden tillräckligt väl uppfyller villkoren i arrestkonventionen. Förslaget utgår från en bl.a. på långvarig praktisk erfarenhet grundad uppfattning att fartyg i relativt få fall kommer att beläggas med kvarstad enligt 4 kap. sjölagen.

I vissa frågor erbjuder arrestkonventionen den nationella lagstiftningen flera alternativ. I dessa fall föreslås i propositionen att det alternativ skall väljas som överstämmer med eller närmast motsvarar de allmänna stadgandena om kvarstad.

I förslaget till nya 4 kap. sjölagen föreslås stadganden om förutsättningarna för kvarstad, bl.a. om de fordringar för vilka ett fartyg kan beläggas med kvarstad, vilka fartyg regleringen gäller samt vilket förfarande som skall iakttas när de allmänna stadgandena om kvarstad inte skall tillämpas. I propositionen föreslås att stadgandena inte skall gälla finska fartyg, om sökanden har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftsställe i Finland. På finska fartyg skall i dessa fall såsom hittills tillämpas de allmänna stadgandena om kvarstad.

Vid kvarstad på fartyg skall utöver stadgandena i 4 kap. sjölagen också tillämpas rättegångsbalkens och utökningslagens stadganden om säkringsåtgärder och verkställighet av sådana. Det föreslås att till sistnämnda lagar skall fogas stadganden som hänvisar till nya 4 kap. sjölagen.

3.2. Tillämpningsområdet för specialstadgandena om kvarstad på fartyg

Arrestkonvention tillämpas på havsgående fartyg (*seagoing ships*). Vad som avses med ett sådant fartyg definieras inte närmare. Motsvarande uttryck används dock även i andra sjörettskonventioner och används då för att

allmänt beteckna fartyg som huvudsakligen används till havs och inte på insjöar. Konventionen hindrar dock inte en konventionsstat att bestämma att stadganden som grundar sig på konventionen också skall tillämpas på fartyg som huvudsakligen används på insjöar. I propositionen föreslås det att stadgandena skall tillämpas på registrerade fartyg. Med register avse i detta sammanhang fartygsregistret eller ett motsvarande utländskt register. För fartyg och båtar som inte är införda i ett fartygsregister skall de allmänna stadgandena om kvarstad tillämpas.

Enligt arrestkonventionen skall konventionen tillämpas i fråga om kvarstad i en konventionsstat på ett fartyg som för en konventionsstats flagg. Konventionen tillåter att tillämpningsområdet begränsas så att bestämmelserna inte tillämpas på fartyg som är införda i fartygsregistret i en icke-konventionsstat eller på borgenärer som har sin hemort i en sådan stat. I propositionen föreslås det att sjölagens stadganden om kvarstad allmänt skall tillämpas på utländska registrerade fartyg och utländska borgenärer. Med hänsyn till tillämpningen av stadgandena om kvarstad på fartyg har det inte ansetts ändamålsenligt att skilja mellan olika utländska fartyg och borgenärer. De övriga nordiska länderna har stannat för samma alternativ.

I arrestkonventionen finns en artikel som föreskriver att konventionen inte skall påverka nationell lagstiftning ifall både fartyget och borgenären representerar samma konventionsstat. Därför föreslås det att 4 kap. sjölagen inte skall tillämpas på finska fartyg om borgenären har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftsställe i Finland. I stället skall i dessa fall tillämpas de allmänna stadgandena om kvarstad. Skulle parterna i ett fall t.ex. vara redaren för ett finskt fartyg och en finsk borgenär, bibehålls den rättsliga situationen således oförändrad.

Konventionen gäller kvarstad på fartyg för privaträttsliga anspråk. Därför föreslås det att regleringen inte skall gälla skattefordringar eller fordringar på andra offentliga avgifter. Konventionsstaterna har full frihet att anta stadganden om säkerställandet av sådana fordringar. Här avsedda offentliga fordringar är t.ex. farleds- och lotsavgifter. Konventionen begränsar inte heller konventionsstaternas rätt att med stöd av annan lagstiftning hålla kvar ett fartyg.

Avtalet mellan Finland och Sovjetunionen om undvikande av kvarstad på fartyg (FördrS 18/89) är fortfarande i kraft. Finland har dock för avsikt att säga upp detta avtal ännu under 1995, eftersom avtalet efter de förändringar som skett i Ryssland inte längre kan anses säkerställa de finländska borgenärernas ställning i tillräcklig utsträckning. I praktiken skulle avtalet så länge det är i kraft tillämpas på i avtalet avsedda fartyg i stället för de föreslagna stadgandena i 4 kap. sjölagen och de allmänna stadgandena om säkringsåtgärder. Avtalet upphör att gälla ett år efter uppsägningen. Eftersom avtalet enligt planerna upphör att gälla vid slutet av 1996 eller början av 1997 har det inte ansetts nödvändigt att i detta skede införa i den föreslagna lagen en hänvisning till avtalet. De nya stadgandena om kvarstad på fartyg skulle enligt uppskattning träda i kraft senast den 1 juli 1996.

Folkrättsliga bestämmelser om s.k. oskadlig genomfart samt statsfartyg som används enbart för andra än kommersiella syften begränsar på samma sätt som hittills möjligheterna att belägga ett fartyg med kvarstad.

3.3. Sjörättsfordringar som kvarstaden kan grunda sig på

I förslaget till 4 kap. sjölagen finns en förteckning över de sjörättsfordringar för vilka ett fartyg kan beläggas med kvarstad. Förteckningen grundar sig på bestämmelserna i konventionen. Fordringarna är till sin karaktär sådana att de anknyter till fartyget och dess användning i sjöfart. Den föreslagna regleringen erbjuder i princip snävare möjligheter till kvarstad än de allmänna stadgandena om kvarstad. Förteckningen är dock så omfattande att den i praktiken omfattar alla de situationer i vilka kvarstad behövs för att säkra en sjöfordran. De fordringar som gäller utländska fartyg är huvudsakligen sjörättsliga. Eftersom det föreslås att stadgandena i kapitlet inte skall tillämpas på finska fartyg när sökanden har sin hemort i Finland, tryggar den föreslagna regleringen finska borgenärers möjligheter att få ett finskt fartyg belagt med kvarstad även för andra fordringar än de sjörättsfordringar som nämns i konventionen. Detta motsvarar också gällande lagstiftning.

Förteckningen i 3 kap. sjölagen över ford-

ringar som är förenade med sjöpanträtt omfattas huvudsakligen av arrestkonventionens förteckning över sjörättsfordringar. Sjölagens stadganden om sjöpanträtt är baserade på den i Bryssel 1967 ingångna konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek. Finland har inte tillträtt konventionen. Av de fordringar som är förenade med sjöpanträtt i fartyg står inte alla att finna i arrestkonventionens förteckning över sjörättsfordringar, vilket beror på förhållandena kring de bägge konventionernas tillkomst.

År 1993 antogs en ny konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Konventionen bygger i hög grad på 1967 års konvention. Finland har den 28 augusti 1994 undertecknat 1993 års konvention med ratificeringsförbehåll. Även i 1993 års konvention finns bestämmelser om fordringar som är förenade med sjöpanträtt i fartyg. Under 1994 inleddes arbetet på att ändra 1952 års arrestkonvention så, att åtminstone de i 1993 års konvention nämnda fordringar vilka är förenade med sjöpanträtt upptas i arrestkonventionens förteckning över sjörättsfordringar.

Eftersom ett internationellt arbete har inletts för att förenhetliga förteckningen över fordringar som är förenade med sjöpanträtt med förteckningen över sjörättsfordringar enligt arrestkonventionen, har det inte i detta skede ansetts ändamålsenligt att föreslå en revidering av sjölagens stadganden om sjöpanträtt. Det kan även anses att de flesta fordringar som är förenade med sjöpanträtt också ingår i förteckningen över sjörättsfordringar.

3.4. Förutsättningar för kvarstad och verkställighet av kvarstad

För att det i enlighet med rättegångsbalkens stadganden om kvarstad skall vara möjligt att trygga en fordran genom kvarstad, måste fordran vara sådan att motparten kan åläggas betalningsskyldighet genom ett avgörande som får verkställas enligt utsökningslagen och dessutom måste det vara fara för att motparten gömmer eller förstör sin egendom. Samma förutsättningar föreslås för kvarstad enligt 4 kap. sjölagen. När ansökan om kvarstad grundar sig på en fordran som är förenad med panträtt i fartyg, behöver det enligt förslaget inte vara fara för att egendomen göms undan

eller förstörs. En sådan riskfaktor kan redan anses föreligga genom att det är frågan om ett utländskt fartyg vars ägare saknar annan egen- dom i Finland.

I arrestkonventionen finns inga sådana ytter- ligare villkor för kvarstad som skulle motsvara de ovan nämnda. Det har dock ansetts att den nationella lagstiftningen trots konventionen kan ställa sådana villkor. Enligt artikel 6 skall alla processuella frågor avgöras enligt nationell lag. Ovan nämnda ytterligare villkor kan anses vara kvarstadsprocessuella frågor. I svensk, norsk och tysk lag har på samma grunder uppställts motsvarande ytterligare villkor för kvarstad.

I konventionen finns bestämmelser om vilka fartyg konventionen gäller. Dessutom finns det bestämmelser om när ett enskilt fartyg kan beläggas med kvarstad. I avsnitt 2.2. ovan behandlas konventionens artikel 3, som närma- re anger vilka fartyg som får beläggas med kvarstad. Artikeln gäller bl.a. kvarstad på ett s.k. systerfartyg och kvarstad på ett fartyg för någon annan än ägarens gäld.

Enligt konventionen kan det fartyg som sjörättsfordringen hänför sig alltid beläggas med kvarstad för nämnda fordran. Huruvida fartygets ägare är personligen ansvarig för gälden eller inte saknar betydelse, likaså huruvida fordran är förenad med sjöpanträtt. På denna punkt avviker konventionen från den i finsk och nordisk rätt omfattade princi- pen att gäldenären måste vara personligen ansvarig för fordran för att det skall vara möjligt att belägga fartyget med kvarstad. Bestämmelserna står också i strid med princi- perna för det finska kvarstadssystemet och systemets syfte, vilket går ut på att kvarstaden skall trygga en framtida utmätning av den egendom som beläggs med kvarstad. Om egen- domen t.ex. i god tro har överlåtits till en ny ägare, är huvudregeln den att överlåtaren borgenärer inte kan göra anspråk på den överlåtna egendomen.

Arrestkonventionen behandlar inte frågor om utmätning av den egendom som är föremål för kvarstad. Tillträdet till konventionen förut- sätter följaktligen inga materiella ändringar i utmätningstadgandena.

Vid bedömningen av frågan om ett tillträde till konventionen är det viktigt att veta huru- vida ett fartyg i Finland kan beläggas med kvarstad för en sjöfordran även om den egen- dom som kvarstaden gäller inte kan utmätas

för ifrågavarande fordran. Också i de övriga nordiska länderna har frågan om hur konven- tionen på denna punkt förhåller sig till den nationella lagstiftningen diskuterats.

Konventionen kan anses syfta till att begrän- sa möjligheterna att belägga ett fartyg med kvarstad till de fall som anges i konventionen. Avsikten är inte att reglera när ett fartyg skall beläggas med kvarstad. Det kan således anses att en konventionsstat utan att komma i konflikt med konventionens syfte i sin natio- nella lagstiftning kan ta in ytterligare begrän- sningar av möjligheterna att belägga ett fartyg med kvarstad. Artikel 6 föreskriver dessutom att alla processrättsliga frågor som gäller kvar- stad skall avgöras enligt nationell lagstiftning. Konventionen grundar enligt artikel 9 inte heller någon rätt till talan som — med undan- tag för bestämmelserna i konventionen — inte skulle föreligga enligt konventionsstatens egen lagstiftning. Vissa kretsar i Norden har dock framfört andra tolkningar. Dessa utgår från att konventionen även är avsedd att trygga vissa borgenärsintressen, varför den inte skall tolkas restriktivt.

I enlighet med den förstnämnda tolkningen av konventionen föreslås det att kvarstad enligt 4 kap. sjölagen skall få beviljas endast under förutsättning att fartyget även kan utmätas i Finland. En annan lösning skulle strida mot principerna för det finska kvarstadssystemet och kunde få följder som vore oskäligen mot fartygets ägare. Ifall ett sådant ytterligare villkor inte skulle tillåtas, kunde kvarstad anlitas t.ex. till att förmå fartygets ägare att ställa säkerhet för en fordran som han inte är personligen ansvarig för. Konventionen har tolkats på samma sätt i Sverige, Norge och Danmark. I motsvarande lagstiftning i dessa länder har man såsom ytterligare villkor för kvarstad förutsatt att fartyget kan utmätas för den sjöfordran som kvarstaden grundar sig på.

Det föreslås att nuvarande 4 kap. 1 § sjöla- gen skall upphävas, eftersom stadgandet strider mot arrestkonventionen. Det har inte heller ansetts ändamålsenligt att bibehålla denna reg- lering för fartyg som inte kommer att omfattas av nya 4 kap. sjölagen. Stadgandena om godsbefordran i 13 och 14 kap. sjölagen ger lastägaren rätt till skadestånd i dessa fall. Något motsvarande stadgande ingår inte heller i de övriga nordiska sjölagarna.

3.5. Förslaget till 4 kap. sjölagen och de allmänna stadgandena om kvarstad

Vid kvarstad på fartyg skall utöver de föreslagna stadgandena i 4 kap. sjölagen även tillämpas rättegångsbalkens och utsökningslagens allmänna stadganden om kvarstad och verkställighet av kvarstad. Det föreslås att i 4 kap. skall stadgas om beläggande av ett fartyg med kvarstad endast i den mån som det anses att de allmänna stadgandena inte tillräckligt väl uppfyller arrestkonventionens krav. De allmänna stadgandena skall tillämpas bl.a. i fråga om behandlingen av en ansökan om kvarstad, de grundläggande förutsättningarna för kvarstad, den säkerhet som sökanden skall ställa, kvarstadsbeslutets rättsverkningar, återkallande av kvarstad samt rättsverkningarna av en säkerhet som gäldenären ställt.

3.6. Förbehåll enligt artikel 10 i konventionen

Enligt artikel 10 punkt a i konventionen får en stat när den tillträder konventionen förbehålla sig rätt att inte tillämpa konventionen på sådana sjörättsfordringar som gäller äganderätten till ett fartyg eller delägares tvister om driften av ett fartyg. Det har inte ansetts nödvändigt eller ändamålsenligt för Finland att göra ett sådant förbehåll. Om vissa fordringar helt skulle undantas från tillämpningen av konventionen, kunde detta medföra att parter som har sin hemort i Finland försätts i ett ofördelaktigt läge i andra konventionsstater.

Enligt artikel 10 punkt b har en stat när den tillträder konventionen rätt att förbehålla sig att inte tillämpa artikel 3 stycke 1 i fråga om fordringar som är förenade med panträtt i fartyg. Sistnämnda artikel gör det under vissa förutsättningar möjligt att med kvarstad belägga också ett annat fartyg än det som sjöfordran hänförs till, dvs. ett s.k. systerfartyg. Sådan kvarstad på ett systerfartyg är emellertid inte möjlig när en fordran som avses i konventionen är förenad med panträtt på grund av in-teckning i fartyget. En konventionsstat har dock rätt att till denna del göra ett förbehåll. Förbehållet innebär då att det är möjligt att belägga också ett systerfartyg med kvarstad för nämnda fordran. Det är t.ex. möjligt att den fordran som är förenad med panträtten till sitt belopp överstiger det in-tecknade fartygets värde. Om fartyget då har ett sådant systerfartyg

som avses i konventionen, är det inte motiverat att försumma möjligheten att belägga också systerfartyget med kvarstad. Ett förbehåll resulterar i ett rättsläge som bättre motsvarar de allmänna stadgandena om kvarstad. Det föreslås därför att Finland gör ett förbehåll enligt artikel 10 punkt b.

3.7. Inhemska domstolars behörighet

Enligt artikel 7 i arrestkonventionen har domstolen i en konventionsstat behörighet att pröva en tvist som gäller den sjöfordran som kvarstaden grundar sig på.

I 21 kap. 3 § sjölagen finns allmänna stadganden om behörig sjörättsdomstol i tvistemål som skall handläggas enligt sjölagen. I paragrafen finns också specialstadganden om vilken sjörättsdomstol som är behörig när ett fartyg har belagts med kvarstad och säkerhet har ställts hos en myndighet för att befria fartyget från kvarstaden. I samma kapitel 4 § finns specialstadganden om behörig domstol vid transport av styckegods. I 5 § regleras de bestämmelser om behörig domstol som får tas in i ett avtal om befordran av passagerare. I paragrafen finns inga egentliga stadganden om behörig domstol.

Det kan anses att sjölagens gällande stadganden om behörig domstol garanterar att talan som gäller en sjöfordran kan väckas vid finsk domstol när ett fartyg med stöd av de föreslagna stadgandena i 4 kap. sjölagen har belagts med kvarstad i Finland. För att klarhet om vilken domstol som är behörig inte skall uppstå i ett kvarstadsärende som berör befordran av passagerare, föreslås ett klarläggande tillägg om arrestforum i 21 kap. 5 § sjölagen.

4. Propositionens verkningar

Propositionen uppskattas inte ha några ekonomiska eller organisatoriska verkningar för staten eller kommunerna.

Den föreslagna lagstiftningen gör det möjligt att ratificera arrestkonventionen, som medför att de inhemska domstolarna fortfarande är behöriga att behandla sjörättsliga tvistemål med internationell anknytning. För en part med sin hemort i Finland kan det anses som en fördel att ett sådant ärende kan behandlas vid en finsk domstol.

5. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet samt av sjöfartsdelegationens lagstiftningssektion efter att utlåtanden inhämtats om förslaget. Förslaget till lag om ändring av sjölagen motsvarar i huvudsak motsvarande lagstiftning i Sverige, Norge och Danmark.

Över lagförslaget har begärts utlåtande av justitieministeriet, inrikesministeriet, sjöfartsstyrelsen, tingsrätterna i Helsingfors och Mariehamn, Nylands och Ålands länsstyrelser, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Utrikesfartens Småtonnageförening, Finlands Maskinförbunds, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Handels Centralförbund, Finlands Seditörserför-

bund, Finlands Skeppsmäklareförbund, Finlands Stuvareförbund, Finlands Hamnförbund, Finlands Sjörettsförening, Finlands Advokatförbund och Åbo Akademis rättsvetenskapliga institution.

Utlåtanden har mottagits av justitieministeriet, inrikesministeriet, Helsingfors tingsrätt, Nylands länsstyrelse, länsstyrelsen i landskapet Åland, Finlands Rederiförening, Utrikesfartens Småtonnageförening, Finlands Maskinförbunds, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Finlands Seditörserförbund, Finlands Skeppsmäklareförbund, Finlands Stuvareförbund, Finlands Hamnförbund och Finlands Advokatförbund. I utlåtandena har förslaget i regel förordats och Finlands anslutning till 1952 års arrestkonvention har ansetts befogad. I utlåtandena framförda förslag har beaktats vid den fortsatta beredningen av lagförslaget.

DETALJMOTIVERING

1. Motivering till lagförslaget

1.1. Sjölagen

4 kap. Kvarstad på fartyg

1 §. *Tillämpningsområde.* Det föreslås att i paragrafen skall stadgas om när stadgandena i 4 kap. sjölagen skall gälla. Paragrafen utgår från arrestkonventionens bestämmelser om tillämpningsområde.

Enligt artikel 1 punkt 2 i konventionen avses med kvarstad att ett fartyg genom ett rättsligt förfarande hålls kvar till säkerhet för en sjöfordran. I artikeln konstateras uttryckligen att med kvarstad inte avses besittningstagande för verkställighet av en dom. Enligt paragrafens 1 mom. skall de föreslagna stadgandena tillämpas vid kvarstad på ett fartyg för en i kapitlets 4 § avsedd sjöfordran, som i Finland eller ett annat land är eller kan bli föremål för talan. Kvarstaden är avsedd att trygga verkställigheten av en framtida dom.

Enligt 2 mom. skall stadgandena i 4 kap. sjölagen tillämpas på fartyg som är införda i fartygsregister. Med undantag av de fall som nämns i paragrafen skall stadgandena således

tillämpas såväl på finska fartyg som införts i fartygsregistret som på utländska fartyg som införts i ett register som motsvarar fartygsregistret. Konventionen gäller havsgående fartyg, men det definieras inte närmare vilka fartyg som skall betraktas som sådana. Det har dock ansetts att registrerade fartyg i allmänhet motsvarar havsgående fartyg. Enligt fartygsregisterlagen (512/93) skall fartyg som är minst 15 meter långa införas i det finska fartygsregistret. I enlighet med de allmänna principerna för den sjörättsliga lagstiftningens tillämpningsområde gäller det föreslagna 4 kap. också registrerade fartyg som trafikerar på de finländska insjöarna.

Konventionens artikel 8 förutsätter att stadganden som baserar sig på konventionen skall tillämpas på fartyg som för en konventionsstats flagg i en konventionsstat. Enligt artikeln kan en konventionsstat även utsträcka bestämmelserna till att gälla fartyg som inte för en konventionsstats flagg. I förslaget görs ingen skillnad mellan fartygen beroende på deras nationalitet, utan stadgandena i 4 kap. skall tillämpas på registrerade fartyg oberoende av nationalitet. De övriga nordiska ländernas sjö-

lagar innehåller motsvarande stadganden om tillämpningsområdet.

Av 3 mom. framgår när stadgandena enligt förslaget inte skall tillämpas. Enligt artikel 8 stycke 4 skall bestämmelserna i konventionen inte påverka den nationella lagstiftningen om kvarstad ifall både fartyget och borgenären representerar samma konventionsstat. Därför föreslås det att stadgandena i 4 kap. inte skall tillämpas på ett finskt fartyg om borgenären har hemort eller huvudsakligt driftsställe i Finland. Den föreslagna regleringen, som baserar sig på bestämmelserna i arrestkonventionen, innebär snävare möjligheter till kvarstad än de allmänna nationella stadgandena om kvarstad. Det har därför inte ansetts ändamålsenligt att den konventionsbaserade regleringen skall gälla fall som saknar internationell anknytning. Det finns ingen orsak att begränsa en finsk borgenärs möjligheter att få ett finskt fartyg belagt med kvarstad när fordran inte finns med i förteckningen över sjörättsfordringar och motparten inte har annan egendom än fartyget. Det föreslås att de allmänna stadgandena om kvarstad skall tillämpas i dessa fall. Den föreslagna regleringen motsvarar också det gällande rättsläget.

Arrestkonventionen gäller endast kvarstad på fartyg. De föreslagna stadgandena gäller således inte kvarstad på last, frakt eller del av fartyg.

Konventionen gäller privaträttsliga sjörättsfordringar. De föreslagna stadgandena skall följaktligen inte tillämpas på skatter och andra offentliga avgifter, såsom farleds- och lotsavgifter. Enligt artikel 2 skall bestämmelserna i konventionen inte heller hindra en konventionsstat att med stöd av annan lagstiftning hålla kvar ett fartyg, t.ex. med stöd av lagstiftning om säkerheten inom sjöfarten eller skyddet av den marina miljön.

2 §. *Förhållandet till de allmänna stadgandena om kvarstad.* Vid kvarstad på fartyg enligt sjölagen skall förutom de föreslagna stadgandena i 4 kap. också tillämpas stadgandena om kvarstad och verkställighet av kvarstad i 7 kap. rättegångsbalken och 3, 4 och 7 kap. utskötningslagen. Den föreslagna regleringen utgår från att de allmänna stadgandena om kvarstad skall tillämpas ifall arrestkonventionen inte förutsätter stadganden med annat innehåll. Det föreslås att i 4 kap. skall stadgas om beläggande av ett fartyg med kvarstad endast i den mån som det anses att de allmänna stadgandena inte

tillräckligt väl uppfyller arrestkonventionens krav. Paragrafen utgår bl.a. från artikel 6, enligt vilken alla processrättsliga frågor samt andra frågor som gäller kvarstadsprocessen eller sökandens skyldighet att ställa säkerhet skall avgöras enligt nationell lag. Med undantag av stadgandena i lagförslagets 7 § har arrestkonventionen inte heller ansetts föranleda särskilda stadganden om hur behörigheten skall fördelas mellan domstolarna och de exekutiva myndigheterna.

De allmänna stadgandena om kvarstad skall tillämpas bl.a. i fråga om förutsättningarna för kvarstad, behandlingen av en ansökan om kvarstad, den säkerhet som sökanden skall ställa, kvarstadsbeslutets rättsverkningar, tid för väckande av talan, återkallande av kvarstad samt rättsverkningarna av en säkerhet som gäldenären ställt. T.ex. en pant eller säkerhet som har ställts hos utmätningssmannen för befriande av ett fartyg från kvarstad skall gälla såsom säkerhet för den fordran som kvarstaden grundar sig på också när huvudfrågan avgörs av en utländsk domstol eller genom skiljeförfarande.

Det föreslås att till 7 kap. rättegångsbalken samt till 3 och 7 kap. utskötningslagen skall fogas stadganden som hänvisar till 4 kap. sjölagen.

3 §. *Förutsättningar för kvarstad.* Stadgandena i paragrafens 1 mom. grundar sig på arrestkonventionens artikel 2. I konventionen är artikeln en av de viktigaste. Fartyget får inte beläggas med kvarstad för någon annan fordran än en sådan sjöfordran som avses i konventionen. Genom konventionen har man velat begränsa möjligheterna att belägga ett fartyg med kvarstad. Stadgandet, som grundar sig på konventionen, skiljer sig från de allmänna stadgandena om kvarstad, eftersom det enligt de allmänna stadgandena inte förutsätts ett samband mellan den fordran för vilken kvarstad söks och den egendom som kvarstaden gäller.

Enligt 3 § 2 mom. skall angående förutsättningarna för att belägga ett fartyg med kvarstad dessutom gälla vad 7 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken stadgar om förutsättningarna för kvarstad. Det föreslagna stadgandet kan karakteriseras som ett informativt stadgande. Eftersom arrestkonventionen inte ställer sådana ytterligare villkor för kvarstad som ovan nämnda lagrum, har det ansetts ändamålsenligt att ta in ett dylikt klarläggande stadgande i

sjölagen. Konvention tillåter att sådana ytterligare villkor tas i nationell lag. Här hänvisas till avsnitt 3.3 i den allmänna motiveringen. Den som söker kvarstad skall således visa sannolika skäl för att han har en sådan fordran eller bättre rätt till fartyget som motparten kan åläggas att betala eller som kan fastställas genom ett verkställbart avgörande. Sökanden skall dessutom visa sannolika skäl för att det är fara att motparten vidtar sådana åtgärder beträffande fartyget som äventyrar sökandens fordran eller rätt.

I 3 mom. föreslås ett stadgande om att sökanden inte skall vara tvungen att visa att en ovan nämnd fara för förstörelse föreligger när hans fordran är förenad med sjöpanträtt enligt 3 kap. 2 § sjölagen. Det kan anses att en sådan riskfaktor alltid är förknippad med ett utländskt fartyg. Det föreslagna stadgandet motsvarar i hög grad gällande rättspraxis. Det föreslås att stadgandet endast skall gälla sjöpanträtt enligt nämnda lagrum i sjölagen. Sjölagens stadganden grundar sig här på den i Bryssel år 1967 ingångna konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek. Det har inte ansetts ändamålsenligt att föreslå att stadgandet skall gälla även andra panträtter, vilka uteslutande grundar sig på andra staters nationella lagstiftning.

4 §. *Sjörättsfordran*. Den föreslagna paragrafen grundar sig på förteckningen över omständigheter som utgör grund för en sjöfordran enligt artikel 1 i arrestkonventionen. Förteckningen är uttömmande. Man har velat begränsa rätten att belägga ett fartyg med kvarstad till att endast gälla privaträttsliga anspråk som hänför sig till fartyget eller driften av fartyget. Anspråken grundar sig på kontraktuella eller utomobligatoriska förhållanden. Anspråket kan ibland hänföra sig till flera än en av de omständigheter som nämns i förteckningen. Förteckningen i paragrafen är nästan exakt densamma som i konventionen. Det föreslås dock att till punkt 13 skall fogas ett tillägg som gäller med lön jämförbar annan gottgörelse till fartygets besättning. Punkterna 1—17 i paragrafen motsvarar punkterna a-q i konventionens artikel 1.

Punkt 1 i paragrafen gäller skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på något annat sätt. Det kan vara frågan om en sammanstötning mellan två fartyg eller om att ett fartyg kolliderar med en brygga eller motsvarande konstruktion. Skadan kan också

bero på vågsvall som fartyget givit upphov till. När det gäller skada som fartyget orsakat på annat sätt skall en vid tolkning föredras. Med sådan skada kan också förstås t.ex. sak- eller miljöskada som orsakats av läckage eller utsläpp av skadliga ämnen från ett fartyg. Anspråket på ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift är förenad med sjöpanträtt enligt 3 kap. 2 § sjölagen.

Punkt 2 i paragrafen gäller ett anspråk som beror på dödsfall eller personskada som orsakats av ett fartyg eller som inträffat i samband med driften av ett fartyg. Personskador till följd av händelser som avses i punkt 1 faller alltså under denna punkt. Punkten gäller också skada som har uppstått vid lastning eller lossning eller vid passagerarbefordran. Det saknar betydelse om den som skadas tillhör besättningen, är passagerare eller utomstående. En fordran på ersättning med anledning av en personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift är också förenad med sjöpanträtt enligt 3 kap. sjölagen.

I punkt 3 avses inte endast bärgarlön, utan också vissa andra anspråk som uppstått i anslutning till en bärgningsoperation. Det bärgade fartyget eller det fartyg som utfört bärgningen kan ha lidit skada. Anspråket på bärgarlön har sjöpanträtt enligt sjölagen. I 16 kap. sjölagen finns dessutom stadganden om på vilket sätt användningen av ett bärgat fartyg är begränsad tills bärgarlönen har betalats.

Punkt 4 omfattar anspråk på grundval av ett avtal om användning eller lega av ett fartyg. Det kan t.ex. vara frågan om att ett fartyg hyrs utan besättning (bareboat charter) eller ett annat avtal om användning av fartyget eller en del av det.

Punkt 5 gäller avtal som rör befordran av gods. Det kan vara frågan om transport av styckegods eller om transport av gods enligt ett befaktningsavtal. Anspråk som avser ett sådant avtal eller uppfyllelse av det hänförs till denna punkt, med undantag för skada på eller förlust av godset, som hänförs till punkt 6 i förslaget.

Punkt 6 gäller skada på gods. Till gods räknas också resgods. Resgods får anses omfatta även handresgods.

Punkt 7 gäller gemensamt haveri. Bidrag till gemensamt haveri är också förenade med sjöpanträtt i fartyg enligt 3 kap. sjölagen.

Punkt 8 gäller bodmeri. Ett sådant rättsins-

titut, som ger kaptenen rätt att uppta lån i vissa fall, finns inte längre i finsk rätt. Eftersom det fortfarande kan förekomma i främmande rättsordningar, måste det nämnas i förteckningen.

Punkt 9 upptar bogsering. Anspråk som hänför sig till bogsering kan gälla t.ex. skada som uppstått vid bogsering eller anspråk på grundval av bogseringsavtalet.

Punkt 10 behandlar lotsning. Konventionen gäller inte kvarstad för statens fordringar eller andra offentliga fordringar. Staten har därför helt oberoende av konventionen rätt att säkra sina fordringar t.ex. angående avgifter för användningen av statslots. Punkten gäller lotsavgifter som inte till sin karaktär är offentlig-rättsliga.

Punkt 11 avser leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll. Punkten kan åberopas oberoende av var leveransen har skett.

I punkt 12 förs samman anspråk på ersättning för byggande eller reparation av ett fartyg eller i allmänhet dockning. Enligt 3 kap. 5 § sjölagen gäller också retentionsrätt för reparation eller byggande av ett fartyg.

I punkt 13 föreslås ett stadgande som överensstämmer med 3 kap. 2 § 1 punkten sjölagen. Sistnämnda lagrum gäller sjöpanträtt för lönefordringar. Det föreslagna stadgandet skall gälla lön eller annan gottgörelse till befälhavare eller annan ombordanställd för dennes anställning på fartyget. I arrestkonventionens punkt m nämns endast lön, men inte annan gottgörelse. Förslaget innebär ett preciserande tillägg till konventionen, men kan inte anses stå i strid med den. I internationell rättspraxis har konventionens lönebegrepp även tolkats så, att det kan omfatta olika slag av gottgörelser till följd av anställningsförhållanden samt sociala avgifter som betalas för arbetstagarens räkning.

Den andra frågan i den föreslagna regleringen är huruvida en ombordanställd på fartyget som inte står i något direkt anställningsförhållande till redaren även kan ha en sådan sjöfordran för sin lönefordran som berättigar till kvarstad på fartyget. Det är numera vanligt att redaren överlåter vissa av uppgifterna i anslutning till fartygets verksamhet, såsom bemanningsansvaret, till bemannings- eller managementbolag. Eftersom uppgifterna har nära anknytning till fartygets verksamhet, har man ansett att redaren inte kan frigöra sig från de skyldigheter som anknyter till dem enbart

genom att överföra uppgifterna på andra företag. Det har ansetts att sjöpanträtt gäller även för sådana anställdas fordringar på lön och annan gottgörelse. I ljuset av den utveckling som skett inom sjöfarten skall det därför vara tillåtet att tolka även arrestkonventionen så, att en ombordanställd som inte arbetar direkt underställd redaren på basis av sitt anställningsförhållande kan ha en sjöfordran som hänför sig till fartyget. Såsom exempel kan nämnas passagerarfartygens restauranger, vilka på ett väsentligt sätt anknyter till fartygets verksamhet. Med tanke på de restauranganställdas lönefordringar saknar det betydelse huruvida t.ex. en servitör är anställd direkt av rederiet eller av ett bemannings- eller managementbolag. Det avgörande är om han arbetar för fartyget. I svensk och norsk lag har frågan tolkats på motsvarande sätt.

Enligt punkt 14 betraktas såsom sjöfordran också befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avsändare, befraktare eller avlastare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning.

Terminologin i stadgandet stämmer överens med parterna vid transport av gods enligt 13 och 14 kap. sjölagen. Enligt 6 kap. 13 § sjölagen har befälhavaren för ett fartyg behörighet att i denna egenskap handla för fartygets räkning. I stadgandet föreslås det att de utlägg som befälhavaren haft till följd av sådana åtgärder också skall betraktas som sjörättsfordringar. För andra i stadgandet nämnda personer kan en sjöfordran uppstå endast om utläggen direkt hänför sig till fartyget eller gjorts för ägarens räkning. Hamnavgifter och utlägg för lastning och lossning som betalts för befraktarens räkning grundar däremot ingen sjöfordran som skulle hänföra sig till fartyget.

I punkterna 15—17 föreslås stadganden i frågor som gäller äganderätten till fartyget eller inteckning i fartyget. Enligt punkt 15 kan en sjöfordran grunda sig på en tvist om äganderätten till fartyget dvs. bättre rätt till det. Det kan också vara frågan om en tvist som gäller en andel i fartyget, ifall tvisten inte är en sådan tvist mellan delägare som avses i punkt 16. Punkt 16 gäller tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta. Delägarna kan t.ex. vara redarna i ett partrederi. Om däremot ett aktiebolag eller annat bolag äger fartyget, grundar tvister

mellan delägarna ingen sjöfordran, inte ens om fartyget utgör bolagets enda tillgång.

Punkt 17 gäller panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg. I den engelska avtalstexten används uttrycken *mortgage* och *hypothecation*. Sjöpanträtterna (*maritime lien*) räknas inte hit. I propositionen föreslås att Finland skall göra ett förbehåll enligt artikel 10 punkt b för fordringar som avses i denna punkt. Beträffande förbehållet hänvisas till 3.5 i den allmänna motiveringen.

5 §. *Föremål för kvarstad*. Det föreslås att ett fartyg skall få beläggas med kvarstad enligt 4 kap. sjölagen under de förutsättningar som stadgandena i kapitlet föreskriver. Paragrafen utgår från artikel 3 i konventionen samt den tolkning av artikeln som har refererats i avsnitt 3.3 av den allmänna motiveringen.

Enligt paragrafens 1 mom. skall huvudregeln vara att kvarstad får riktas mot det fartyg som sjöfordran hänför sig till. Om fordran grundar sig på en omständighet som nämns i 4 § 1—14 eller 17 punkten, får kvarstaden enligt 2 mom. riktas också mot ett annat fartyg som ägs av samma person, förutsatt att denne ägde också det andra fartyget när fordran uppstod och att han fortfarande äger det. Beträffande punkt 17 hänvisas till avsnitt 3.5 i den allmänna motiveringen. I avsnittet föreslås att Finland skall göra ett sådant förbehåll som artikel 10 punkt b tillåter en konventionsstat att göra angående tillämpningen av bestämmelsen om systerfartyg i artikel 3 när panträtt föreligger. Den reglering som föreslås i momentet skiljer sig i princip inte från gällande lagstiftning på något annat sätt än att den gällande lagstiftningen inte kräver något tidsmässigt samband mellan äganderätten och den tidpunkt då fordran uppstod. När fordran grundar sig på omständigheter som nämns i 4 § 15—16 punkten, skall kvarstad enligt förslaget inte få riktas mot något annat fartyg än det som tvisten gäller.

Enligt artikel 3 stycke 1 i konventionen kan ett fartyg beläggas med kvarstad även om det är avgångsklart. Ett uttryckligt lagstadgande härom har inte ansetts nödvändigt. För att den nationella lagstiftningen dock skall motsvara bestämmelserna i konventionen, föreslås det att gällande 4 kap. 1 § sjölagen skall upphävas. Stadgandet strider mot konventionen, eftersom det begränsar möjligheterna att belägga ett avgångsklart fartyg med kvarstad. Även om konventionen egentligen inte reglerar verkstäl-

lighetsfrågor, kan stadgandet i nämnda lagrum om utmätning av fartyg inte heller anses motsvara bestämmelserna i konventionen. Skäl saknas också för att låta de gällande stadgandena förbli i kraft beträffande fartyg som kan beläggas med kvarstad med stöd av de allmänna kvarstadsstadgandena.

Enligt 3 mom. skall det vara möjligt att belägga ett fartyg med kvarstad också för annan än ägarens gäld. Det föreslagna stadgandet grundar sig på artikel 3 stycke 4. Stadgandet avser inte bara fartygets hyrestagare, utan också andra personer. Stadgandet i 4 mom. begränsar dock tillämpningsområdet för 3 mom. I avsnitt 3.3. i den allmänna motiveringen redogörs för tolkningen av konventionen samt de föreslagna stadganden om rätt att belägga ett fartyg med kvarstad för någon annan än ägarens gäld. För att tillämpningen av 3 mom. inte skall resultera i att fartyg beläggs med kvarstad på ett sätt som står i strid med grunderna för det finska kvarstadsinstitutet, föreslås i 4 mom. vissa begränsningar i möjligheterna att belägga ett fartyg med kvarstad. Enligt momentet får ett fartyg beläggas med kvarstad i Finland för annan än ägarens gäld endast om fartyget i Finland kan utmätas för betalningen av ifrågavarande fordran eller ett slutligt avgörande om äganderätten till fartyget kan verkställas i Finland. De övriga nordiska sjölagarna har stannat för samma lösning.

Paragrafens 5 mom. grundar sig på artikel 3 stycke 2 i konvention. I praktiken begränsar stadgandet möjligheterna att belägga ett s.k. systerfartyg med kvarstad. Enligt definitionen i konventionen avses med en person fysiska personer, bolag och sammanslutningar, stater, offentliga myndigheter och allmänna inrättningar. En särskild definition av personbegreppet har inte ansetts nödvändig i sjölagen.

6 §. *Begränsningar i fråga om beläggande av ett fartyg med kvarstad*. Den föreslagna paragrafen grundar sig på artikel 3 stycke 3 i konventionen. Här hänvisas till avsnitt 2.2. i den allmänna motiveringen.

Huvudregeln är att ett fartyg på begäran av samma borgenär endast en gång kan beläggas med kvarstad i Finland eller någon annan konventionsstat för en och samma sjöfordran. Med kvarstad jämställs en säkerhet som har ställts för befrielse från kvarstad. Om borgenären trots detta har lyckats få ett kvarstadsbeslut, skall beslutet återkallas och fartyget tillåtas

avgå. Om återkallelsen besluter med stöd av 7 kap. 8 § rättegångsbalken domstolen på yrkan- de av en part.

Kvarstad är dock senare möjlig för samma fordran, ifall en säkerhet som har ställts för återkallande av kvarstad eller befrielse av ett fartyg från kvarstad har upphört att gälla, eller ifall det annars finns särskilda skäl för kvarstad. En sådan situation kan uppstå t.ex. när den tidigare säkerheten till följd av senare händelser visar sig otillräcklig eller osäker. Detta gäller t.ex. när den som har ställt säkerheten försätts i konkurs.

Om borgenären en gång har fått kvarstad på fartyget, kan han inte genom att överlåta fordran på en annan person göra det möjligt för denne att igen få kvarstad på samma fartyg. Detta kan anses följa av artikel 8 stycke 5 i konventionen. Nämnade bestämmelse kan betraktas som en allmän regel om att fordran hör samman med den ursprungliga borgenären och senare förvärvare.

7 §. *Användning av ett fartyg som har belagts med kvarstad.* Den föreslagna paragrafen grundar sig på artiklarna 1 och 5 i arrestkonventionen. Enligt paragrafens 1 mom. skall ett fartyg hindras att avgå om det har belagts med kvarstad. Det föreslagna stadgandet grundar sig på artikel 1 stycke 2 i konventionen. Artikeln ger uttryck för en viktig regel i konventionen. Med kvarstad avses att fartyget genom ett rättsligt förfarande hålls kvar till säkerhet för en sjöfordran. Enligt konventionen innebär kvarhållandet att fartyget rent fysiskt hålls kvar på en viss plats. I 7 kap. 12 § utsökningslagen stadgas att ett beslut om en säkringsåtgärd inte får verkställas och att en verkställighet som redan har skett skall återgå om motparten ställer pant eller borgen hos utmätningsmannen. Stadgandet kan anses uppfylla villkoren i artikel 5.

I 2 mom. föreslås i överensstämmelse med artikel 5 stycke 1 i konventionen att domstolen under vissa förutsättningar kan tillåta att ett fartyg som belagts med kvarstad får användas. Stadgandet behövs i praktiken, eftersom redaren kan lida stor ekonomisk skada om fartyget inte får lämna hamnen.

Det har ansetts att de allmänna stadgandena om säkringsåtgärder reglerar fördelningen av behörighet mellan domstolar och utsökningsmyndigheter vid verkställigheten av kvarstadsbeslut på ett sätt som allmänt motsvarar arrestkonventionens krav. Stadgandet i para-

grafan utgör dock ett undantag. Om kvarstaden grundar sig på en tvist om äganderätten till fartyget eller en tvist mellan delägarna om driften av fartyget, föreslås det att domstolen skall få bestämma att fartyget under vissa förutsättningar skall få användas under den tid kvarstaden varar. Stadgandet motsvarar rätt långt stadgandena om skingringsförbud i 7 kap. 2 och 8 §§ utsökningslagen, med det undantaget att beslutet här skall fattas av domstolen, inte av utmätningsmannen. Utsökningslagstiftningen förutsätter att den som verkställer ett kvarstadsbeslut i det skedet av förfarandet har möjlighet att på ett tillförlitligt sätt avgöra huruvida sökandens rätt tryggas av ett skingringsförbud, eller om det är nödvändigt att den verkställande myndigheten tar kvarstadsobjektet i sin besittning. Eftersom de allmänna stadgandena om skingringsförbud i nämnda stadganden i utsökningslagen inte helt kan anses motsvara konventionens krav, har det ansetts ändamålsenligt att ta in ett särskilt specialstadgande om verkställighet av kvarstad i sjölagen.

8 §. *Hänvisningsstadgande.* I stadgandet föreslås en hänvisning till stadgandena om behörig domstol. Det har ansetts ändamålsenligt att de domstolar som är behöriga enligt 21 kap. 1 § sjölagen, dvs. sjörättsdomstolarna, också skulle bestämma om kvarstad enligt det föreslagna 4 kap. sjölagen. Domstolen måste ta ställning till om fordran som ligger till grund för kvarstadsansökan är en sjöfordran som avses i förslaget till sjölagens 4 kap. 4 §. Kvarstad på fartyg enligt 4 kap. är tillåten enbart då det är frågan om en sjöfordran. Enligt gällande lagstiftning behöver man inte ta ställning till sådana frågor. Det kan anses att sjörättsdomstolarna har bättre förutsättningar än de övriga tingsrätterna att avgöra om det är frågan om ett sjörättskrav. Det har också ansetts att sammanförande av dessa ärenden till sjörättsdomstolarna inte skulle orsaka problem i fråga om en snabb behandling, vilket är en viktig förutsättning i kvarstadsärenden. Sjärrättsdomstolarnas geografiska placering och den moderna kommunikationstekniken skapar förutsättningar för ärendenas snabba behandling. Sakkunskapen i sjörättsliga frågor har dessutom koncentrerats till sjörättsdomstolarna.

Enligt förslaget till 21 kap. 1 § 2 mom. sjölagen skulle domstolen vara domför vid behandlingen av kvarstadsärenden enligt för-

slaget till 4 kap. med sjörättsdomstolens ordförande ensam.

21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 §. *Sjörättsdomstolarna.* Det föreslås ett tillägg till paragrafens 2 mom., enligt vilket domstolen skulle vara domför med sjörättsdomstolens ordförande ensam i ärenden som gäller kvarstad på fartyg enligt förslaget till 4 kap. sjölagen. Det anses att kvarstadsbeslutet till sin natur är sådant att domstolens ordförande kan fatta det ensam. Förfarandet säkerställer dessutom en snabb expedition i ärendet, vilket är en förutsättning för ett effektivt kvarstadsinstitut. I detaljmotiven till 4 kap. 8 § sjölagen har det redogjorts för handläggningen av kvarstadsärenden som avses i förslaget till 4 kap. sjölagen.

5 §. *Behörig domstol vid befordran av passagerare.* Det föreslås att till paragrafen skall fogas ett nytt moment om vilken sjörättsdomstol som är behörig i kvarstadsärenden. Regleringen skall göra klart att arrestforum inte kan åsidosättas med ett avtal om att en annan domstol skall vara behörig. Dock föreslås det att talan som gäller befordran av passagerare eller deras resgods skall få väckas också vid sjörättsdomstolen på den ort där fartyget som skötte befordran blev belagt med kvarstad eller föremål för andra säkringsåtgärder. När säkerhet har ställts för befriande av ett fartyg från kvarstad, skall beträffande väckande av talan iakttas vad som stadgas i kapitlets 3 § 2 mom. Det föreslagna stadgandet, som grundar sig på arrestkonventionen, skall även tillämpas framom Luganokonventionens bestämmelser i denna fråga.

Gällande 21 kap. 5 § sjölagen begränsar rätten att avtala om behörig domstol. En revidering av 15 kap. sjölagen, som gäller befordran av passagerare och resgods, blir aktuell inom en nära framtid på basis av samnordisk beredning. Avsikten är att 21 kap. 5 § i detta sammanhang skall ändras till att gälla behörig domstol på samma sätt som 4 § i samma kapitel.

Beträffande andra frågor som berör domstolarnas behörighet hänvisas till avsnitt 3.6. i den allmänna motiveringen.

1.2. Rättegångsbalken

7 kap. Om säkringsåtgärder

4 §. Det föreslås att till paragrafen skall fogas ett nytt 3 mom., i vilket beträffande kvarstad på fartyg i vissa fall skall hänvisas till 4 och 21 kap. sjölagen.

Det föreslås att stadgandet skall bli ett nytt moment i 4 §, så att rättegångsbalkens struktur inte behöver ändras mera än nödvändigt. Långvarig erfarenhet tyder på att kvarstad enligt sjölagen i praktiken kommer att anlitas i relativt få fall.

1.3. Utsökningslagen

3 kap. Allmänna stadganden om verkställighet av domar och utslag

2 §. Det föreslås att till 3 mom. skall fogas en hänvisning till nya 4 kap. sjölagen. Enligt stadgandet blir det alltså möjligt för en utmätningsman att utan överexekutors föreskrift verkställa ett kvarstadsbeslut som en allmän domstol givit med stöd av nämnda kapitel.

7 kap. Om verkställighet av beslut om säkringsåtgärder

1 §. Det föreslås att till paragrafen skall fogas ett nytt 2 mom., i vilket det föreskrivs att stadgandena i 3, 4 och 7 kap. utsökningslagen, som det hänvisas till i paragrafens 1 mom., i tillämpliga delar skall iakttas vid verkställighet av ett kvarstadsbeslut enligt 4 kap. sjölagen.

Den föreslagna regleringen utgår från att de allmänna stadgandena om verkställighet skall iakttas även vid verkställighet av ett kvarstadsbeslut som meddelats med stöd av sjölagen, ifall de allmänna stadgandena tillräckligt väl anses uppfylla arrestkonventionens krav.

Paragrafen innehåller också som ett klagörande en hänvisning till sjölagens föreslagna 4 kap. 7 §, enligt vilken domstolen i vissa fall kan bestämma om fartygets användning för den tid som kvarstaden varar. Denna hänvisning föreslås intas i utsökningslagen därför att de föreslagna stadgandena i sjölagen avviker från de allmänna stadgandena om säkringsåtgärder i fråga om kompetensfördelningen mellan domstolarna och utsökningsmyndigheterna i ären-

den som berör verkställighet av kvarstadsbeslut. I detaljmotiven till 4 kap. 7 § har redogjorts för förslaget till kompetensfördelning.

2. Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna skall träda i kraft samtidigt som 1952 års arrestkonvention träder i kraft för Finland. Avsikten är att lagarna

skall träda i kraft före den 1 juli 1996, då fristen för sättande av arrestkonventionen i kraft i Finland går ut enligt Luganokonventionen. Det föreslås därför att lagarna skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag om ändring av sjölagen

I enlighet med Riksdagens beslut *ändras* i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/94) 4 kap. och 21 kap. 1 § 2 mom. samt *fogas* till 21 kap. 5 § ett nytt 3 mom. som följer:

4 kap.

Kvarstad på fartyg

1 §

Tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för en sjöfordran som avses i denna lag och som i Finland eller ett annat land är eller kan bli föremål för talan.

Stadgandena i kapitlet gäller fartyg som är införda i det finska fartygsregistret eller ett motsvarande utländskt fartygsregister.

Stadgandena i kapitlet gäller inte

1) finska fartyg, om sökanden har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftställe i Finland, eller

2) fordran på skatt, annan offentlig avgift eller annan offentligrättslig eller därmed jämförbar penningfordran.

2 §

Förhållande till de allmänna stadgandena om kvarstad

I fråga om sådan kvarstad på fartyg som avses i detta kapitel tillämpas vad i 7 kap. rättegångsbalken och 3, 4 och 7 kap. utskökningslagen stadgas om kvarstad och verkställighet av kvarstad, om inte något annat stadgas i denna lag.

3 §

Förutsättningar för kvarstad

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran som avses i 4 §.

Angående förutsättningarna för att belägga ett fartyg med kvarstad gäller dessutom vad i 7 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken stadgas om förutsättningarna för kvarstad.

Om sökanden har en fordran som är förenad med sjöpanträtt i fartyg enligt 3 kap. 2 §, får fartyget beläggas med kvarstad även om sökanden inte har gjort sannolikt att det är fara för att motparten förfar på ett sätt som äventyrar sökandens rätt.

4 §

Sjöfordran

Med sjöfordran avses ett anspråk som grundar sig på en eller flera av följande omständigheter:

1) skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på något annat sätt,

2) dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,

3) bärgning,

4) avtal som rör användning eller hyra av

fartyg antingen på grundval av befraktningsavtal eller liknande,

5) avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av befraktningsavtal, konossement eller liknande,

6) förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,

7) gemensamt haveri,

8) bodmeri,

9) bogsering,

10) lotsning,

11) leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll, oberoende av leveransort,

12) byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,

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

14) befälhavarens utlägg samt utlägg som gjorts av avsändare, befraktare eller avlastare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,

15) tvist om äganderätten till ett fartyg,

16) tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta, eller

17) panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

5 §

Föremål för kvarstad

Kvarstad får läggas på det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om en sjöfordran grundar sig på någon omständighet som avses i 4 § 1—14 eller 17 punkten, får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare till det fartyg som avses i 1 mom.

Om någon annan än fartygets ägare är personligen ansvarig för en sådan sjöfordran på ett fartyg som avses i 2 mom., får kvarstad läggas antingen på det fartyg som sjöfordran hänför sig till eller på ett annat fartyg som tillhör gäldenären.

Oberoende av 1—3 mom. får ett fartyg beläggas med kvarstad endast om fartyget i Finland kan bli föremål för verkställighetsåtgärder som gäller sjöfordran.

Ett fartyg anses ha samma ägare om samma person eller samma personer äger alla andelar i det.

6 §

Begränsningar i fråga om beläggande av ett fartyg med kvarstad

På begäran av samma borgenär får kvarstad på ett fartyg beviljas endast en gång för samma sjöfordran.

Om säkerhet för en sjöfordran har ställts till befrielse från kvarstad, får kvarstad inte beviljas för samma sjöfordran. Kvarstad får dock beviljas, om borgenären visar att den ställda säkerheten har upphört att gälla eller att det annars finns särskilda skäl för kvarstad.

7 §

Användning av ett fartyg som har belagts med kvarstad

Ett fartyg som är belagt med kvarstad skall hindras att avgå.

Om fartyget har belagts med kvarstad med anledning av en omständighet som nämns i 4 § 15 eller 16 punkten, får domstolen dock för den tid som kvarstaden varar

1) tillåta den som har fartyget i sin besittning att mot borgen eller annan säkerhet nyttja fartyget, eller

2) bestämma om fartygets användning på andra villkor.

8 §

Hänvisningsstadgande

Om behörig domstol i ett ärende som gäller kvarstad på fartyg enligt denna lag stadgas i 21 kap.

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 §

Sjörättsdomstolarna

Vid behandlingen av sjöförklaringar, kvarstad på fartyg enligt 4 kap. samt i sådana ärenden som avses i 18 kap. 21 och 22 § är domstolen domför med sjörättsdomstolens ordförande ensam.

5 §

Behörig domstol vid befördran av passagerare

säkringsåtgärder. Om väckande av talan när säkerhet har ställts till befrielse från kvarstad gäller vad som stadgas i 3 § 2 mom. i detta kapitel.

Utan hinder av 1 och 2 mom. kan talan också väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget som utförde transporten blev belagt med kvarstad eller föremål för andra

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

2.

Lag**om ändring av 7 kap. 4 § rättegångsbalken**

I enlighet med riksdagens beslut fogas till 7 kap. 4 § rättegångsbalken, sådant detta lagrum lyder i lag av den 22 juli 1991 (1065/91), ett nytt 3 mom. som följer:

7 kap.

Om säkringsåtgärder

i vissa fall stadgas i 4 och 21 kap. sjölagen (674/94).

4 §

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Om kvarstad på fartyg samt behörig domstol

3.

Lag**om ändring av 3 kap. 2 § och 7 kap. 1 § utsökningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
 ändras 3 kap. 2 § 3 mom. utsökningslagen av den 3 december 1895, sådant det lyder i lag av den 22 juli 1991 (1066/91), samt
 fogas till 7 kap. 1 §, sådan den lyder i nämnda lag av den 22 juli 1991, ett nytt 2 mom. som följer:

3 kap.

**Allmänna stadganden om verkställighet
 av domar och utslag**

2 §

7 kap.

**Om verkställighet av beslut om
 säkringsåtgärder**

1 §

 Utan hinder av 1 mom. kan en utmätningsman utan förordnande av överexekutor verkställa ett beslut om en säkringsåtgärd som med stöd av 7 kap. rättegångsbalken har meddelats av en allmän domstol och ett beslut om kvarstad som har meddelats med stöd av 4 kap. sjölagen (674/94).

 Vid verkställighet av kvarstad som har lagts med stöd av sjölagen skall stadgandena i 1 mom. iakttas i tillämpliga delar. Om användning av fartyg som belagts med kvarstad i vissa fall stadgas i 4 kap. 7 § sjölagen.

 Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Helsingfors den 13 oktober 1995

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Tuula Linnainmaa*

1.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med Riksdagens beslut
ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/94) 4 kap. och 21 kap. 1 § 2 mom. samt
fogas till 21 kap. 5 § ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

1 §

Kvarstad på fartyg

1 §

*Utmätning av avgångsklart fartyg***Tillämpningsområde**

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

Stadgandena i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för en sjöfordran som avses i denna lag, och som i Finland eller ett annat land är eller kan bli föremål för talan.

Stadgandena i kapitlet gäller fartyg som är införda i det finska fartygsregistret eller ett motsvarande utländskt fartygsregister.

Stadgandena i kapitlet gäller inte

- 1) finska fartyg, om sökanden har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftställe i Finland, eller*
- 2) fordran på skatt, annan offentlig avgift eller annan offentligrättslig eller därmed jämför-bar penningfordran.*

(Nya 2—8 §§)

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 §

Sjörättsdomstolarna

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 sjöförklaringar, kvarstad på fartyg enligt 4 kap. samt i sådana ärenden som avses i 18 kap. 21 och 22 §§ är domstolen domför med sjörättsdomstolens ordförande ensam.

5 §

Behörig domstol vid befordran av passagerare

Utan hinder av 1 och 2 mom. kan talan också väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

fartyget som utförde transporten blev belagt med kvastad eller föremål för andra säkringsåtgärder. Om väckande av talan när säkerhet har ställts till befrielse från kvarstad gäller vad som stadgas i 3 § 2 mom. i detta kapitel.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

3.

Lag**om ändring av 3 kap. 2 § och 7 kap. 1 § utsökningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
 ändras 3 kap. 2 § 3 mom. utsökningslagen av den 3 december 1895, sådant det lyder i lag av den 22 juli 1991 (1066/91), samt
 fogas till 7 kap. 1 §, sådan den lyder i nämnda lag av den 22 juli 1991, ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

**Allmänna stadganden om verkställighet
av domar och utslag**

2 §

 Utan hinder av 1 mom. kan en utmätningsman utan förordnande av överexekutor verkställa ett beslut om en säkringsåtgärd som med stöd av 7 kap. rättegångsbalken har meddelats av en allmän domstol.

 Utan hinder av 1 mom. kan en utmätningsman utan förordnande av överexekutor verkställa ett beslut om en säkringsåtgärd som med stöd av 7 kap. rättegångsbalken har meddelats av en allmän domstol och ett beslut om kvarstad som har meddelats med stöd av 4 kap. sjölagen (674/94).

7 kap.

Om verkställighet av beslut om säkringsåtgärder

1 §

 Vid verkställighet av kvarstad som har lagts med stöd av sjölagen skall stadgandena i 1 mom. iakttas i tillämpliga delar. Om användning av fartyg som belagts med kvarstad i vissa fall stadgas i 4 kap. 7 § sjölagen

 Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

INTERNATIONELL KONVENTION

om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder
(arrest) på havsgående fartyg undertecknad
i Bryssel den 10 maj 1952

De höga fördragsslutande parterna,
vilka erkänner värdet av att genom avtal
fastställa vissa enhetliga regler om kvarstad och
liknande säkerhetsåtgärder på havsgående far-
tyg,

har beslutat att sluta en konvention för detta
ändamål och därför
kommit överens om följande.

Artikel 1

I denna konvention skall följande uttryck ha
den innebörd som anges här.

1. Med "sjöfordran" avses en fordran som
stöder sig på en eller flera av följande grunder:

a) skada orsakad av ett fartyg genom sam-
manstötning eller på annat sätt;

b) dödsfall eller personskada som orsakats
av ett fartyg eller som inträffat i samband med
driften av ett fartyg;

c) bärgning;

d) avtal som rör fartygs användning eller
förhyrning på grundval av certeparti eller
annat;

e) avtal som rör befordran av gods med ett
fartyg på grundval av certeparti, konossement
eller annat;

f) förlust av eller skada på gods inklusive
resgods under befordran med fartyg;

g) gemensamt haveri;

h) bodmeri;

i) bogsering;

j) lotsning;

k) leverans av varor eller materiel för fartygs
drift eller underhåll, oberoende av leveransor-
ten;

l) byggande, reparation eller utrustande av
ett fartyg eller kostnader för dockning;

m) befälshavares, befäls och besättnings lö-
ner;

n) befälshavares utlägg, inklusive utlägg som

INTERNATIONAL CONVENTION

for the Unification of Certain Rules relating to
the Arrest of Seagoing Ships, 1952

The High Contracting parties,
Having recognized the desirability of deter-
mining by agreement certain uniform rules of
law relating to the arrest of seagoing ships,

have decided to conclude a convention for
this purpose and thereto have
agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words shall
have the meanings hereby assigned to them:

(1) "Maritime claim" means a claim arising
out of one or more of the following:

(a) damage caused by any ship either in
collision or otherwise;

(b) loss of life or personal injury caused by
any ship or occurring in connection with the
operation of any ship;

(c) salvage;

(d) agreement relating to the use or hire of
any ship whether by charter party or otherwise;

(e) agreement relating to the carriage of
goods in any ship whether by charter party or
otherwise;

(f) loss of or damage to goods including
baggage carried in any ship;

(g) general average;

(h) bottomry;

(i) towage;

(j) pilotage;

(k) goods or materials wherever supplied to a
ship for her operation or maintenance;

(l) construction, repair or equipment of any
ship or dock charges and dues;

(m) wages of masters, officers, or crew;

(n) master's disbursements, including dis-

gjorts av avlastare, befraktare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning;

o) tvist om äganderätten till ett fartyg;

p) tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta;

q) panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

2. Med "kvarstad" och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) avses att genom ett rättsligt förfarande hålla kvar ett fartyg till säkerhet för en sjöfordran, dock inte för verkställighet av en dom.

3. "Person" omfattar fysiska personer, bolag och sammanslutningar, stater, offentliga myndigheter och allmänna inrättningar.

4. Med "borgenär" avses en person som gör gällande att han har en sjöfordran.

Artikel 2

Ett fartyg som för en fördragsslutande stats flagg får i en sådan stat beläggas med arrest endast för en sjöfordran; dock skall konventionens bestämmelser varken utvidga eller inskränka de rättigheter och befogenheter som tillkommer en stat, offentliga myndigheter eller hamnmyndigheter att enligt lagen i den staten förordna om kvarstad på ett fartyg eller att kvarhålla eller på annat sätt hindra det från att gå till sjöss.

Artikel 3

1. Om inte annat följer av 4 stycket eller av artikel 10 har en borgenär rätt att få arrest i antingen det fartyg, som sjöfordringen hänförs till, eller i något annat fartyg ägt av den person som vid tiden för fordringens uppkomst var ägare till det förstnämnda fartyget, och detta även om fartyget i fråga är klart att avgå. I fråga om sådana fordringar som anges i artikel 1 stycket 1 punkten o), p) eller q) får dock endast det fartyg som sjöfordringen hänförs till tas i anspråk.

2. Fartyg skall anses tillhöra samma ägare när alla andelar däri ägs av samma person eller personer.

bursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;

(o) disputes as to the title to or ownership of any ship;

(p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;

(q) the mortgage or hypothecation of any ship.

(2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure execution or satisfaction of a judgement.

(3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments on their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

(1) Subject to the provisions of paragraph (4) of this article and of article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1 (1)(o), (p) or (q).

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

*) Jäljempänä tässä käännöksessä tarkoitetaan "takavarikolla" myös muita sitä vastaavia turvaamistoimia.

*) Jäljempänä tässä käännöksessä tarkoitetaan "takavarikolla" myös muita sitä vastaavia turvaamistoimia.

3. Ett fartyg får inte beläggas med arrest och inte heller får borgen eller annan säkerhet ställas mer än en gång i en eller flera fördragslutande stater för samma sjöfordran på begäran av samme borgenär; om i någon sådan stat ett fartyg har belagts med arrest eller om borgen eller annan säkerhet har ställts antingen för att upphäva eller undvika arrest skall varje senare förordnande om arrest i detta fartyg eller i varje annat fartyg tillhörigt samma ägare, som begärts av samme borgenär för samma fordran, upphävas och skeppet frigges av domstolen eller annan behörig judiciell myndighet i den staten, såvida inte borgenären inför domstolen eller myndigheten kan visa att den ställda borgen eller säkerheten hade blivit frigiven före den senare arresten eller att det finns ett annat giltigt skäl för att bibehålla arresten.

4. Om vid skeppslega (demise charter) befraktaren, och inte den registrerade ägaren, är ansvarig för en sjöfordran som hänför sig till fartyget, har borgenären rätt att få arrest i detta fartyg liksom i annat fartyg som tillhör befraktaren i enlighet med konventionens bestämmelser; annat fartyg som tillhör den registrerade ägaren får inte beläggas med arrest för en sådan fordran.

Detsamma skall gälla i andra fall då någon annan person än fartygets registrerade ägare är ansvarig för en sjöfordran.

Artikel 4

Ett fartyg får beläggas med arrest endast enligt beslut av en domstol eller annan behörig judiciell myndighet i den fördragslutande stat där arresten sker.

Artikel 5

Den domstol eller annan behörig judiciell myndighet inom vars område fartyget har belagts med arrest skall häva arresten när tillräcklig borgen eller annan säkerhet har ställts, såvida inte arresten har beviljats för en fordran som avess i artikel 1 § o) eller p). I sådana fall får domstolen eller myndigheten antingen tillåta den person som har fartyget i sin besittning att fortsätta använda detta mot att han ställer tillräcklig borgen eller annan säkerhet eller reglera fartygets användning under den tid som arresten varar på något annat sätt.

(3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant: and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

(4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1(1)(o) and (p). In such cases, the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

Om parterna inte kan enas om vad som utgör en tillräcklig borgen eller annan säkerhet, skall domstolen eller myndigheten bestämma dess beskaffenhet och belopp.

En begäran om hävande av arrest mot en sådan säkerhet skall inte anses innebära vare sig ett erkännande av ansvarighet eller ett avstående från den legala begränsningen av redarens ansvarighet.

Artikel 6

Alla frågor om borgenärens ansvarighet för skada som orsakats genom att ett fartyg belagts med arrest eller för kostnader som uppkommit genom att borgen eller annan säkerhet ställts för att häva eller undvika arrest skall avgöras enligt lagen i den fördragsslutande stat där arresten har verkställts eller sökts.

De processuella reglerna om arrest i fartyg, om utverkande av beslut som anges i artikel 4 och om alla övriga förfarandefrågor som arresten kan medföra skall bestämmas av lagen i den fördragsslutande stat där arresten har verkställts eller sökts.

Artikel 7

1. Domstolarna i den stat där arresten har verkställts skall vara behöriga att avgöra tvisten i fråga, om de enligt inhemsk lag har sådan behörighet liksom i följande fall:

- a) om borgenären har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i denna stat;
- b) om fordringen uppkommit i denna stat;
- c) om fordringen uppkommit under den resa under vilken arresten har verkställts;
- d) om fordringen grundar sig på en sammanstötning eller på omständigheter som avses i artikel 13 i den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning, undertecknad i Bryssel den 23 september 1910;
- e) om fordringen avser bärgning;
- f) om fordringen är förenad med panträtt i det arrestbelagda fartyget på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

2. Om den domstol inom vars domkrets

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

- (a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;
- (b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
- (c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
- (d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by article 13 of the International Convention for the unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, signed at Brussels on 23 September 1910;
- (e) if the claim is for salvage;
- (f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

(2) If the Court within whose jurisdiction the

fartyget har belagts med arrest inte är behörig att avgöra tvisten, skall borgen eller annan säkerhet som har ställts enligt artikel 5 uttryckligen avse fullgörandet av dom som kan komma att meddelas av en behörig domstol; domstolen eller annan behörig judiciell myndighet i den stat där arresten verkställs skall bestämma den frist inom vilken borgenären skall väcka talan vid en behörig domstol.

3. Om parterna har enats om att tvisten skall tas upp av en viss annan domstol än den inom vars domkrets arresten har verkställts eller att hänskjuta tvisten till skiljedom, får den domstol eller behöriga judiciella myndighet, inom vars domkrets arresten har verkställts, bestämma en frist inom vilken borgenären skall väcka talan inför en domstol eller skiljenämnd.

4. Om borgenären inte för saken inför domstol eller skiljenämnd inom den frist som bestämts enligt de föregående två paragraferna, får motparten begära att arresten hävs eller att borgen eller annan säkerhet ges fri.

5. Denna artikel skall inte tillämpas i fall som omfattas av bestämmelserna i den reviderade konventionen angående Rhenfarten av den 17 oktober 1868.

Artikel 8

1. Bestämmelserna i denna konvention skall tillämpas på varje fartyg som för en fördragsslutande stats flagg inom en fördragsslutande stats område.

2. Ett fartyg som för en icke fördragsslutande stats flagg får beläggas med arrest i varje fördragsslutande stat för en sjöfordran som anges i artikel 1 eller för en annan fordran för vilken arrest kan beviljas enligt den fördragsslutande statens lag.

3. En fördragsslutande stat har dock alltid rätt att från de förmän som konventionen ger helt eller delvis utesluta en icke-fördragsslutande stat eller en person, som vid tiden för arresten inte har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i någon av de fördragsslutande staterna.

4. Ingen bestämmelse i denna konvention skall ändra eller påverka vad lagen i respektive fördragsslutande stat föreskriver i fråga om arrest i fartyg som för des flagg om borgenären har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i denna stat.

ship was arrested has no jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgement which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide. The Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

(4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

(5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

Article 8

(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

5. Om någon annan än den ursprungliga borgenären framställer anspråk på grund av en sjöfordran, oavsett om detta sker till följd av inträde, överslåtelse eller på annan grund, skall han anses ha hemvist eller sitt huvudsakliga driftsställe på samma ort som den ursprungliga borgenären.

Artikel 9

Inget i denna konvention skall anses grunda en rätt till talan som -med undantag för bestämmelserna i denna konvention — inte skulle föreligga enligt den lag som tillämpas av den domstol där tvisten är anhängig; inte heller grundar konventionen någon sjöpanträtt som inte föreligger enligt sådan lag eller enligt konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek, om denna är tillämplig.

Artikel 10

De höga fördragsslutande parterna får vid undertecknandet eller vid deposition av ratifikations- eller anslutningsinstrument förbehålla sig

a) rätt att i fråga om arrest på fartyg för fordran som avses i artikel 1 stycke 1 punkterna o och p i stället för konventionen tillämpa inhemsk lag;

b) rätt att inte tillämpa artikel 3 i fråga om arrest på ett fartyg inom dess område för fordringar som avses i artikel 1 stycke 1 punkten q.

Artikel 11

De höga fördragsslutande parterna förbinder sig att hänskjuta till skiljedom varje mellansattlig tvist som uppkommer vid tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, dock utan att detta medför någon inskränkning i de förpliktelser som gäller för de höga fördragsslutande parter, vilka har överenskommit att hänskjuta sina tvister till den internationella domstolen.

Artikel 12

Denna konvention är öppen för undertecknande av de stater som var företrädare vid den nionde diplomatiska sjörättskonferensen. Signaturprotokollet skall upprättas genom det belgiska utrikesministeriets försorg.

(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The High Contracting parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve

(a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

(b) the right not to apply the first paragraph of article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in article 1, paragraph (q).

Article 11

The High Contracting parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligation of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Artikel 13

Denna konvention skall ratificeras och ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos det belgiska utrikesministeriet, som skall underrätta alla signatärmakter och anslutna stater om varje sådan deposition.

Artikel 14

a) Denna konvention skall träda i kraft mellan de två stater vilka först ratificerar den sex månader efter dagen för depositionen av det andra ratifikationsinstrumentet.

b) Denna konvention skall för signatärmakt, som ratificerar konventionen efter depositionen av det andra ratifikationsinstrumentet, träda i kraft sex månader efter dagen för depositionen av denna stats ratifikationsinstrument.

Artikel 15

En stat, som inte var företrädd vid den nionde diplomatiska sjörettskonferensen, får ansluta sig till denna konvention.

Underrättelse om en stats anslutning skall lämnas till det belgiska utrikesministeriet, som på diplomatisk väg skall meddela alla signatärmakter och anslutna stater om en sådan underrättelse.

För en stat som ansluter sig skall konventionen träda i kraft sex månader efter den dag då den nämnda underrättelsen togs emot, dock inte innan konventionen har trätt i kraft enligt artikel 14 a).

Artikel 16

En hög fördragsslutande stat får, sedan tre år förflutit efter att konventionen trätt i kraft för dess del, när som helst påkalla att det sammankallas en konferens för att överväga en ändring av konventionen.

En hög fördragsslutande part som vill begagna sig av denna rätt skall underrätta den belgiska regeringen, vilken skall sammankalla konferensen inom sex månader.

Artikel 17

En hög fördragsslutande part skall ha rätt att säga upp denna konvention när som helst efter det att den trätt i kraft för dess del. Uppsägningen skall gälla sedan ett år förflutit från den dag då underrättelsen om densamma togs emot av den belgiska regeringen, vilken på

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

(a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six month after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

(b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of article 14(a).

Article 16

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by

diplomatisk väg skall meddela alla övriga höga fördragsslutande parter om underrättelsen.

Artikel 18

a) En hög fördragsslutande part får vid tiden för ratifikationen eller anslutningen eller när som helst därefter skriftligen underrätta det belgiska utrikesministeriet om att konventionen skall utsträckas till att gälla för ett område, för vars internationella förbindelser parten ansvarar. Konventionen skall sex månader efter den dag då det belgiska utrikesministeriet tog emot underrättelsen bli tillämplig på ett sådant område, dock tidigast den dag då konventionen träder i kraft för den höga fördragsslutande partens del.

b) En hög fördragsslutande part, som har avgivit en förklaring enligt a) i denna artikel, får när som helst underrätta det belgiska utrikesministeriet om att konventionen skall upphöra att gälla för området i fråga; ett år efter det att det belgiska utrikesministeriet har tagit emot en sådan underrättelse skall konventionen upphöra att gälla för området.

c) Det belgiska utrikesministeriet skall på diplomatisk väg meddela alla signatärmakter och anslutna stater om varje underrättelse som tagits emot enligt denna artikel.

Upprättad i Bryssel den 10 maj 1952 i ett exemplar, vars franska och engelska text skall ha lika vitsord.

the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

(a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

(c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this article.

Done in Brussels, on 10 May 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

Förteckning över stater anslutna till arrestkonventionen den 30.6.1995

Algeriet	Luxemburg
Antigua och Barbuda	Madagaskar
Bahamas	Marocko
Belgien	Mauretaniens
Belize	Mauritius
Benin	Nederländerna
Burkina Faso	Niger
Centralafrikanska republiken	Nigeria
Comorerna	Norge
Costa Rica	Paraguay
Danmark	Polen
Djibouti	Portugal
Dominikanska republiken	Saint Christopher och Nevis
Egypten	Saint Lucia
Elfenbenskusten	Saint-Vincent och Grenadinerna
Fiji	Salomonöarna
Frankrike	Sarawak
Gabon	Schweiz
Grekland	Senegal
Grenada	Seychellerna
Guinea	Spanien
Guyana	Storbritannien och Nordirland
Haiti	Sudan
Indonesien	Sverige
Irland	Syrien
Italien	Tchad
Jugoslavien	Togo
Kambodja	Tonga
Kamerun	Tuvalu
Kiribati	Tyskland
Kongo	Vatikanstaten
Kuba	Zaire