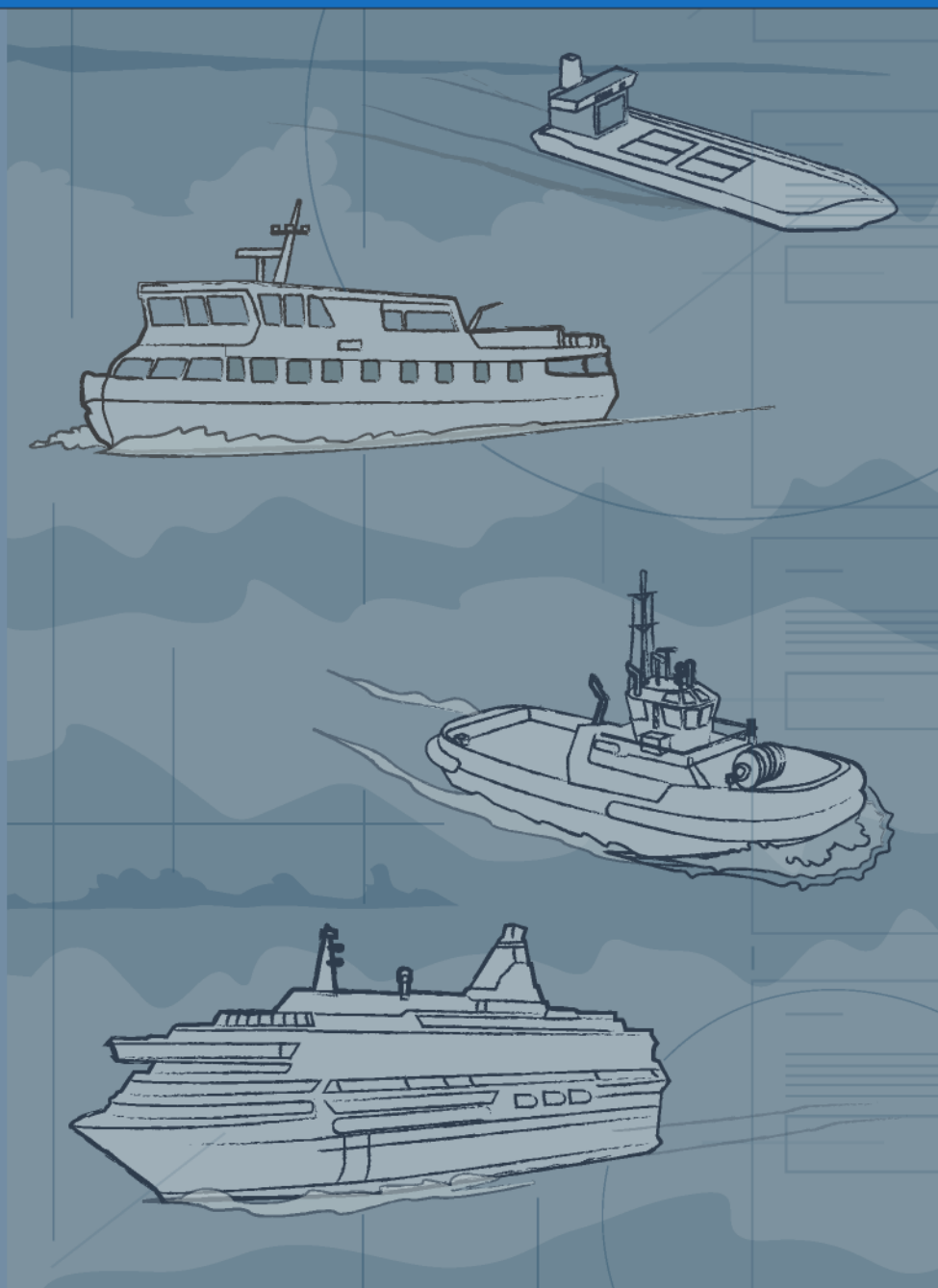


FÖRSVARSMAKTEN



Handbok Säkerställande av fartygskapacitet

2023

Handbok Säkerställande av fartygskapacitet

H FARTYGSKAPACITET

HANDBOK

© Försvarsmakten har upphovsrätt till detta verk.

Omslag:	Anna-Karin Wetzig/Försvarsmakten
Grafisk bearbetning:	Nils Mårtensson/Försvarsmakten
Produktionsid:	2022-17715
Produktionsformat:	MS Word, G5
M-nr:	M7739-352178
Publikationsområde:	FST STÖD LOG
Tryck:	FMLOG Grafisk produktion

Beslut om fastställande av Handbok Säkerställande av fartygskapacitet 2023

Handbok Säkerställande av fartygskapacitet (H FARTYGSKAPACITET) version 1.0 fastställs att gälla från och med 2023-09-01. Publikationens registrerade M-nr är: M7739-352178.

Ingenting upphävs i samband med detta.

Publikationen tillgängliggörs genom publicering på intranätet emilia samt www.forsvarsmakten.se och lagrhålls och distribueras av FMCL/FBF.

I beredningen har kommandör Magnus Jönsson, C SJÖI, kommandör Håkan Nilsson, C MS, Juridiska avdelningen, överste Annelie Vesterholm, C OPL J4, överstelöjtnant Per Thurhammar, C FST STÖD LOG Funk och RO Mattias Widlund deltagit.

Detta beslut är fattat av brigadgeneral Claes Isoz. I den slutliga handläggningen har som föredragande deltagit avdelningsdirektör Stefan Nohrenius, FST STÖD LOG.

Claes Isoz
Försvarsmaktens logistikchef

Stefan Nohrenius

ÄNDRINGAR

Version	Ändring nr	Gäller från	Vidarhandling för beslut	Anmärkning
1	0	2023-09-01	FM2023-16354	

Förslag på ändringar och förtydliganden etc. sammanställs publikationsområdesvis och insänds linjevägen till fst-stod-log@mil.se.

Upptäckta felaktigheter i handboken avvikelserapporteras i PRIO. Se FM2023-16354 vem som är huvudhandläggare.

Kom ihåg!

Om du läser denna publikation i pappersform – kontrollera att du har den senaste utgåvan. Fastställd och gällande utgåva finns alltid publicerad på Försvarmaktens intranät.

FÖRORD

Denna handbok innehåller anvisningar med förklaringar och beskrivningar för hur fartygskapacitet säkerställs genom avtal resp. förfogande, samt hur förberedelser för förfogande sker genom uttagning av fartyg och vissa andra åtgärder i fred.

Handbokens huvudmålgrupp är personal inom Försvarsmakten som arbetar med fartygs- och rederidrift eller sjötransporter. Därutöver kan handboken användas av personal vid andra totalförvarsmyndigheter som arbetar med sjötransporter, vid civila rederier som har ett avtal om fartygskapacitet med en totalförvarsmyndighet, samt vid rederier som har fartyg uttagna för totalförsvarets behov.

Syftet med handboken är att den ska beskriva ett sammanhängande koncept för säkerställande av fartygskapacitet, som kan användas oavsett vilken beredskapsnivå som råder. Utgångspunkten i detta koncept är att fartygskapacitet ska säkerställas på kommersiella villkor *genom avtal*, oavsett vilken beredskapsnivå som råder. Kan staten inte utan olägenhet få tillgång till efterfrågat fartyg har staten, i krig och krigsfara, under vissa förutsättningar möjlighet att *genom förfogande* ta över äganderätten eller skapa nyttjanderätt i fartyget alternativt ålägga fartygets redare eller ägare att utföra en viss sjötransport. Staten kan under samma förhållanden även införa vissa *begränsningar i rätten att använda svenska fartyg*. Förfogande ska förberedas i fred genom *uttagning*.

I enlighet med 32 § förfogandeförordningen (1978:558) ska Försvarsmakten fastställa formulär till blanketter samt utarbeta information om förfogande. Denna skyldighet uppfylls i fråga om fartyg genom fastställande och tillhandahållande av denna handbok samt de blanketter som handboken hänvisar till.

Handboken kompletteras med särskilda instruktioner avseende beredningen av ärenden gällande fartygsuttagning respektive militära hjälpfartyg.

Handboken gäller i fred och hela konfliktskalan.

Innehållet i denna publikation omfattas inte av sekretess.

LÄSANVISNING

Disposition

Handboken består av åtta kapitel samt Begreppsförklaringar.

I **Kapitel 1 Inledning** ges en övergripande redogörelse för området. Detta avsnitt bör läsas av alla som använder handboken oavsett om den sedan läses i sin helhet eller endast i vissa delar.

Kapitel 2 Säkerställande av fartygskapacitet genom avtal innehåller en introduktion kring avtal avseende linjesjöfart, befraktning, bareboat-förhyrning samt köp av fartyg. Detta avsnitt är relevant oavsett vilken beredskapsnivå som råder, eftersom utgångspunkten, vilket närmare utvecklas i kapitel 4, är att fartygskapacitet ska säkerställas genom avtal även i krig och krigsfara. Fokus ligger på befraktning och hyra av fartyg, medan linjesjöfart och köp behandlas mer översiktligt. Kapitel 2 är författat med Försvarmaktens behov och förutsättningar som utgångspunkt, men kan vara användbart även för andra totalförsvarsmyndigheter som har behov av fartygskapacitet.

Kapitel 3 Uttagning av fartyg och **Kapitel 4 Förfogande över fartyg** behandlar uttagning inför förfogande resp. förfogande över fartyg i sig. Dessa avsnitt är av relevans för totalförsvarsplaneringen vad gäller säkerställande av fartygskapacitet.

Under **Kapitel 5 Restriktioner i rätten att använda fartyg** beskrivs de inskränkningar i rätten att använda fartyg – tillståndskrav i vissa fall resp. s.k. dispositionsförbud – som staten kan införa för att säkerställa tillgången till fartygskapacitet i krig och krigsfara.

Kapitel 6 Försäkring innehåller en kort introduktion till sjöförsäkring i fråga om krigsrelaterade risker.

Kapitel 7 Besiktning behandlar formerna för hur ett fartygs skick och utrustning kontrolleras i olika avseenden. Avsnittet tar upp dels allmänna frågor, dels specifika frågor kring s.k. lämplighetsbesiktning inför uttagning av fartyg och s.k. värderingsbesiktning vid förfogande.

Kapitel 8 Redarens skyldigheter utgör en sammanställning av redarens förpliktelser vad gäller förfogande och uttagning.

Under **Begrepp** återfinns en förteckning över centrala termer och förkortningar i förekommande avtal och blanketter resp. olika regelverk på området.

Avsnitt relevanta för totalförsvaret

Kapitel 2 är främst författat för Försvarmaktens behov och förutsättningar. Övriga kapitel är i hög grad relevanta även för andra totalförsvarsmyndigheter med behov av att säkerställa tillgången till fartygskapacitet.

Standardavtal och blanketter

I handboken finns genomgående referenser till relevanta standardavtal och blanketter. Följande dokument är av särskild betydelse:

Benämning	Ev. M-nummer
<u><i>Standardavtal</i></u>	
Försvarmaktens resebefraktningsavtal 2023	-
Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023	-
Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023	-
Försvarmaktens tilläggsavtal om nautiskt och skeppstekniskt biträde vid bareboat-förhyrning 2023	-
Försvarmaktens köpeavtal – Fartyg 2023	-
Försvarmaktens sjöfraktsedel 2023	-
Leveransprotokoll för hyra av fartyg – bareboat 2023	-
<u><i>Blanketter för fartygsuttagning</i></u>	
Behovsanmälan – Fartygsuttagning	M7102-742870

HANDBOK

<u>Blanketter för förfogande av fartyg</u>	
Förfogandebeslut (allmän blankett)	M7102-742760
Förfogandebeslut avseende sjötransportåläggande	M7102-742900
Förfogandekvitto	M7102-742700-1
Återlämnandekvitto efter förfogande	M7102-742910
Förklaring enligt 45 § förfogandelagen	M7102-742710
Ansökan om ersättning vid förfogande	M7102-742720
Intyg om försenad inställelse	M7102-740360
Kallelse av god man	M7102-740670
<u>Besiktningsprotokoll</u>	
Besiktningsprotokoll – Fartyg	M7102-742880
Besiktningsprotokoll – Förenklad värderingsbesiktning vid sjötransportåläggande	M7102-742890

Dessa dokument är tillgängliga på Försvarmaktens intranät emilia under *Jobbstöd/Blanketter och formulär*, samt i vissa fall även upptryckta som pappersblanketter. Pappersblanketter beställs via Försvarmaktens Bok- och blankettförråd. Andra myndigheter än Försvarmakten kan beställa standardavtal och blanketter genom Högkvarteret.

Standardavtal som tagits fram i samarbete med Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) återfinns även på www.svensksjofart.se. Övriga standardavtal är också tillgängliga på internet. Notera att vissa avtal, exempelvis Baltic and International Maritime Council:s (BIMCO) standardavtal, kräver licens för användande (se www.bimco.org).

Observera att både standardavtal och blanketter kan komma att revideras under handbokens giltighetstid. Användaren måste därför kontrollera att den senaste versionen av ett visst standardavtal eller en viss blankett används.

Nyttjande av handboken eller de standardavtal och blanketter som handboken refererar till är på användarens ansvar. Innehållet kan vara föremål för revidering och ska inte läsas som annat än förslag. Försvarsmakten tar inte ansvar för andras användning av handboken.

Instruktioner för fartygsuttagning

Försvarsmaktens logistikchef fastställer särskilda instruktioner avseende beredningen m.m. av ärenden i fråga om uttagning av fartyg.

Andra publikationer av relevans

Handboken bör för Försvarsmaktens vidkommande samläsas med följande material:

- Handbok Transporter transportsätt SJÖ 2020 (H TP TPSÄTT SJÖ 2020) vad gäller förberedelser och genomförande av militära transporter till sjöss.
- Handbok Mobilisering 2019 (H MOBILISERING 2019) samt Reglemente Mobilisering 2018 (R MOBILISERING 2018) i fråga om förberedelser och genomförande av mobilisering.
- Handbok Civil-militär samverkan 2016 (H SAMV 2016), som på en övergripande nivå beskriver nationell totalförsvarssamverkan.

INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	14
1.1	Totalförsvarets behov av fartygskapacitet.....	14
1.2	Säkerställande av fartygskapacitet genom avtal.....	14
1.2.1	Allmänt	14
1.2.2	Ramavtal, avrop, beredskapsklausuler och säkerhetsskyddsavtal.....	16
1.2.3	Standardavtal för svenska förhållanden.....	17
1.3	Säkerställande av fartygskapacitet genom förfogande	18
1.3.1	Allmänt	18
1.3.2	Uttagning av fartyg.....	19
2	SÄKERSTÄLLANDE AV FARTYGSKAPACITET GENOM AVTAL.....	20
2.1	Allmänt.....	20
2.1.1	Val av form för säkerställande av fartygskapacitet.....	20
2.1.2	Ansvar för godsskador.....	22
2.1.3	Ansvar gentemot passagerare.....	22
2.1.4	Transportdokument och biljett.....	23
2.2	Linjesjöfart	24
2.2.1	Allmänt	24
2.2.2	Reglering och villkor.....	24
2.3	Resebefraktning	25
2.3.1	Allmänt	25
2.3.2	Reglering och standardavtal	25
2.3.3	Fartygets skick och egenskaper	26
2.3.4	Lastning och lossning.....	26
2.3.5	Resan.....	27
2.3.6	Frakt.....	27
2.4	Tidsbefraktning.....	28
2.4.1	Allmänt	28
2.4.2	Reglering och standardavtal	28
2.4.3	Fartygets egenskaper och skick.....	28
2.4.4	Befraktningsperiod.....	29
2.4.5	Begränsningar i användandet av fartyget.....	29
2.4.6	Kostnadsfördelning	29

HANDBOK

2.4.7	Tidsfrakt och off-hire.....	30
2.4.8	Överskridande av befraktningsperioden	30
2.5	Bareboat-förhyrning.....	31
2.5.1	Allmänt	31
2.5.2	Reglering och standardavtal	32
2.6	Köp av fartyg	32
2.6.1	Allmänt	32
2.6.2	Reglering och standardavtal.....	33
3	UTTAGNING AV FARTYG	34
3.1	Allmänt.....	34
3.2	Uttagningsorganisation vid Försvarmakten	35
3.3	Behovsmyndighet och behovsanalys.....	35
3.4	Behovsanmälan	36
3.5	Lämplighetsbesiktning.....	36
3.6	Uttagningsbeslut och meddelande om uttagning.....	37
3.6.1	Nytt beslut	38
3.6.2	Överklagande.....	38
3.7	Registrering av fartygsdata	39
3.8	Sammanfattning.....	40
4	FÖRFOGANDE ÖVER FARTYG.....	41
4.1	Allmänt.....	41
4.1.1	Förfogande förutsätter vissa krigsrelaterade förhållanden.....	41
4.1.2	Övriga begränsningar	42
4.1.3	Former för förfogande i fråga om fartyg.....	42
4.2	Förfogandeprocessen.....	43
4.2.1	Förfogandebeslutet.....	43
4.2.2	Besiktning.....	45
4.2.3	Kvittering	45
4.2.4	Vissa handlingar som ska upprättas	45
4.3	Förfogande beträffande fartyg som inte är uttagna	47
4.4	Rutiner på avlämningsplatsen (A-plats)	48
4.4.1	Allmänt	48
4.4.2	Besiktningsspärm.....	49
4.5	Återlämnande av fartyg efter förfogande med nyttjanderätt	50

HANDBOK

4.6	Förfogande genom sjötransportåläggande	50
4.7	Ersättning.....	51
4.8	Överklagande av förfogandebeslut	52
4.9	Sammanfattning.....	53
5	RESTRIKTIONER I RÄTTEN ATT ANVÄNDA FARTYG	54
5.1	Tillståndskrav i vissa fall.....	54
5.2	Dispositionsförbud.....	55
6	FÖRSÄKRING.....	56
6.1	Allmänt.....	56
6.2	Försäkring i krig eller krigsfara.....	57
7	BESIKTNING	58
7.1	Allmänt.....	58
7.2	Besiktning vid befraktning, hyra och köp av fartyg	58
7.3	Besiktning vid uttagning av fartyg	59
7.3.1	Lämplighetsbesiktning	59
7.3.2	Försvarsmaktens lämplighetsbesiktning	59
7.4	Besiktning vid förfogande över fartyg	60
7.4.1	Värderingsbesiktning.....	60
7.4.2	Besiktningsprotokoll	61
7.4.3	Besiktningen vid återlämnandet	62
7.4.4	Besiktning vid förfogande med sjötransportåläggande	62
7.4.5	Gode män.....	63
7.5	Genomförande av besiktning	63
8	REDARENS SKYLDIGHETER.....	64
8.1	Allmänt.....	64
8.2	Redarbegreppet.....	64
8.3	Uttagning.....	65
8.3.1	Allmänt	65
8.3.2	Deltagande i totalförsvarsplaneringen och uppgiftsskyldighet.....	65
8.3.3	Krigsorganisation.....	66
8.3.4	Förvarande av meddelande om uttagning.....	66
8.4	Förfogande.....	66
8.4.1	Allmänt	66
8.4.2	Avlämnande, vårdplikt m.m.	67

HANDBOK

8.5	Tystnadsplikt.....	68
BEGREPP		69
REDAKTIONELL INFORMATION		81
BILDFÖRTECKNING		84
KÄLLFÖRTECKNING		85

1 INLEDNING

1.1 Totalförsvarets behov av fartygskapacitet

Totalförsvarets samlade behov av fartygskapacitet är i sig brett och täcker en mängd olika slags fartyg. För militära ändamål kan exempelvis nämnas fartyg för olika bevaknings- och transportuppgifter samt s.k. ro-ro-fartyg (roll-on/roll-off) och ro-ro-passagerarfartyg för transport av gods resp. gods och passagerare, där godset rullas ombord med mobila lastbärare. För civilt försvar kan för folkförsörjningen behövas tillgång till exempelvis torrlastfartyg för transport av t.ex. spannmål och tankfartyg för transport av drivmedel.

Totalförsvarsmyndigheter kan, oavsett vilken beredskapsnivå som råder, sägas ha behov av fartygskapacitet utifrån två olika perspektiv.

- Det ena rör *extern sjötransportkapacitet* för att transportera olika slags gods resp. personer.
- Det andra avser *statliga rederier*, där myndigheterna själva behöver fartyg för att kunna utföra myndighetsuppgifter. Exempel på sådana myndigheter är Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Polismyndigheten/Sjöpolisen, Trafikverket/Färjerederiet och Försvarsmakten.

1.2 Säkerställande av fartygskapacitet genom avtal

1.2.1 Allmänt

De *alternativ* som används för att säkerställa fartygskapacitet kan delas in i följande fem huvudkategorier:

1. Linjesjöfart
2. Resebefraktning
3. Tidsbefraktning

4. Bareboat-förhyrning
5. Köp

Dessa huvudkategorier introduceras kort i detta avsnitt. En närmare redogörelse för huvuddragen i resp. avtalstyp återfinns i kapitel 2.

Linjesjöfart

Linjesjöfarten består av rederier (*transportörer*) som trafikerar vissa hamnar enligt någon form av turlista. Avtalet (*transportavtalet*) kan förenklat uttryckt sägas bestå i att transportkunden (*avsändaren* eller *passageraren*) bokar utrymme eller plats på en viss avgång enligt rederiets transportvillkor för gods eller passagerare. Som vederlag för transporten erhåller transportören *frakt* från avsändaren av gods, resp. ersättning enligt *biljettpris* från passageraren.

Linjesjöfart innebär i praktiken minst handlingsutrymme och flexibilitet för transportkunden, men kräver ofta också mindre administration på transportkundens sida i relation till de övriga fyra huvudkategorierna.

Resebefraktning

Vid *resebefraktning* kontrakterar transportkunden (*befraktaren*) ett rederi (*bortfraktaren*) för att med ett bemannat fartyg utföra en sjöresa.

Resebefraktning påminner i viss utsträckning om linjesjöfart, men här står transportkundens specifika behov i centrum på ett annat sätt. Bland annat bestäms lastnings- och lossningshamn individuellt och i regel disponerar befraktaren hela det ifrågavarande fartyget. Avtalet benämns *resebefraktningsavtal* och bortfraktarens vederlag *frakt*.

Tidsbefraktning

I de fall det föreligger ett behov av att säkerställa fartygskapacitet under en viss tidsperiod kan transportkunden nyttja ett fartyg genom *tidsbefraktning*. På samma sätt som vid resebefraktning är det bortfraktaren som har ansvar för fartygets bemanning och drift.

En tydlig skillnad mellan tidsbefraktning och resebefraktning är att vederlaget (*tidsfrakten*) till bortfraktaren betalas per tidsenhet och inte per resa. Avtalet som ligger till grund för tidsbefraktning benämns *tidsbefraktningsavtal*.

Bareboat-förhyrning

Myndigheter som själva bedriver sjöfart och behöver tillgång till en viss fartygskapacitet, för att bemanna och hålla fartyget i drift på egen hand, kan välja mellan att antingen hyra ett fartyg *bareboat*, eller *köpa* ett fartyg. Vid bareboat-förhyrning ställer *uthyraren* fartyget till *hyrestagarens* förfogande under en viss tid. Det är sedan hyrestagaren som svarar för fartygets bemanning och drift. Efter hyresperiodens utgång ska fartyget återlämnas i samma skick som vid leveransen, med undantag för normalt slitage.

Avtalet benämns *hyresavtal* eller med en äldre term *skeppslegoavtal* och uthyrarens vederlag benämns *hyra*.

Köp

Vid köp av ett fartyg övergår äganderätten till fartyget från *säljaren* till *köparen*. Detta innebär att säljaren, då köpet är fullbordat, inte har några egentliga förpliktelser i fråga om fartygs- och rederidrift över huvud taget. Avtalstypen benämns *köpeavtal* och säljarens vederlag vanligen *köpeskilling*.

Sammanfattning

Av tabellen nedan framgår benämning för avtalstyp, parter och vederlag i de fem ovan beskrivna huvudkategorierna för säkerställande av fartygskapacitet.

Alt.	Linjesjöfart	Resebefraktning	Tidsbefraktning	Bareboat-förhyrning	Köp
<i>Avtalstyp</i>	Transportavtal	Resebefraktningssavtal	Tidsbefraktningssavtal	Hyresavtal	Köpeavtal
<i>Parter</i>	Transportör/avsändare	Bortfraktare/befraktare	Bortfraktare/befraktare	Uthyrare/hyrestagare	Säljare/köpare
<i>Vederlag</i>	Frakt	Frakt	Frakt (tidsfrakt)	Hyra	Köpeskilling

1.2.2 Ramavtal, avrop, beredskapsklausuler och säkerhetsskyddsavtal

Utgångspunkten är att myndigheters behov av fartygskapacitet ska säkerställas genom offentlig upphandling. När det gäller befraktning och hyra är det ofta ändamålsenligt att ha någon form av *ramavtal* i botten för de upphandlade

tjänsterna. Ett sådant ramavtal kan bl.a. innehålla särskilda *beredskapsklausuler*, som syftar till att avtalet ska kunna tillämpas även vid allvarigare samhällskriser, krigsrisk och krig. Denna typ av beredskapsklausuler kan exempelvis reglera inställelsetider och viss tillgänglighet.

Själva avropet (leveransen) av fartygskapacitet sker, förutom enligt eventuellt avropsförfarande under särskilda ramavtalsvillkor, under de särskilda avtalstyperna som behandlats ovan (avsnitt 1.2.1), alltså linjesjöfart, resebefraktning, tidsbefraktning, bareboat-förhyrning resp. köp. Dessa fem avtalstyper för fartygskapacitet tillämpas oavsett beredskapsnivå.

Till avtalen ska, när och i den omfattning det förutsätts i lag, kopplas s.k. *säkerhetskyddsavtal* i syfte att säkerställa säkerhetsskyddet hos leverantören. Säkerhetsskyddsavtalet utgör bl.a. en grund för beslut om vilka anställningar hos leverantören som ska vara placerade i säkerhetsklass.

1.2.3 Standardavtal för svenska förhållanden

För att underlätta arbetet med tidsbefraktning och hyra av fartyg där både fartyg och parter är svenska har Försvarsmakten och *Föreningen Svensk Sjöfart* (FSS) gemensamt tagit fram två för svenska förhållanden särskilt anpassade avtalsformulär benämnda *Svensket tidsbefraktningsavtal 2023* och *Svensket hyresavtal – Bareboat 2023*.

För resebefraktning tillhandahåller Försvarsmakten formuläret *Försvarsmaktens resebefraktningsavtal 2023* och för köp av fartyg *Försvarsmaktens köpeavtal – Fartyg 2023*.

Ovannämnda standardavtal är författade på svenska. De har en s.k. *lagvals-klausul*, som föreskriver att svensk rätt ska vara tillämplig vid tolkning. De är dock skapade enligt mönster av etablerade internationella standardavtal på området. På samma sätt som i fråga om många internationella standardavtal är de svenska standardavtalen indelade i två delar, där den första delen består av *boxar* med allmänna uppgifter som ska fyllas i av parterna och den andra delen av *standardvillkor*.

Försvarsmakten har även publicerat en särskild s.k. sjöfraktsedel, benämnd *Försvarsmaktens sjöfraktsedel 2023*. Detta dokument används för att bekräfta att avtal om transport avseende visst gods har ingåtts, att detta gods har lastats ombord och till vem det ska lämnas ut.

Avtalsformulären och sjöfraktsedeln återfinns på Försvarmaktens intranät emilia och tillhandahålls genom Högkvarteret. De formulär som tagits fram gemensamt med FSS finns även publicerade på www.svensksjofart.se.

OBSERVERA!

Standardformulären kan behöva anpassas i det enskilda fallet.

Inom Försvarmakten gäller att avtal ska beredas med juridiska staben vid Högkvarteret även vid användande av standardformulär.

1.3 Säkerställande av fartygskapacitet genom förfogande

1.3.1 Allmänt

Med *förfogande* avses enligt 5 § *förfogandelagen* (1978:262) att staten genom tvång förfogar över egendom på visst sätt eller ålägger fysiska eller juridiska personer att göra vissa saker. Syftet med ett förfogande är att tillgodose totalförsvarets eller folkförsörjningens ofrånkomliga behov av egendom eller tjänster, som inte utan olägenhet kan tillgodoses på annat sätt. Förfogande är således subsidiärt i förhållande till avtalstecknande; vilket innebär att staten oavsett vilken beredskapsnivå som råder i första hand ska säkerställa tillgången till fartygskapacitet genom att befrakta, hyra eller köpa ett fartyg på kommersiella villkor.

I fråga om fartyg kan staten genom förfogande bl.a.:¹

- Ta fartyg i anspråk genom nyttjanderätt eller äganderätt.
- Upphäva eller begränsa enskilds nyttjande- eller äganderätt till fartyg.
- Ålägga fartygsägare och innehavare (redare) att ombesörja viss sjötransport (avsnitt 4.6).

¹ 4-6 §§ förfogandelagen.

Möjligheten att använda förfogandelagstiftningen är begränsad i flera avseenden, bl.a. genom att förfogandelagstiftning endast sätts i tillämpning vid vissa krigsrelaterade förhållanden. Detta behandlas närmare i avsnitt 4.1.

1.3.2 Uttagning av fartyg

Förfogande över fartyg förbereds i fred genom *uttagning*.² Försvarsmakten är uttagningsmyndighet i fråga om fartyg för hela totalförsvaret.³

OBSERVERA!

Att ett fartyg är uttaget innebär i sig inte några egentliga begränsningar i redarens rätt att använda ett fartyg.

2 1 § 2 st. förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov samt 63 § förfogandelagen.

3 12 § 1 st. förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

2 SÄKERSTÄLLANDE AV FARTYGSKAPACITET GENOM AVTAL

2.1 Allmänt

De fem huvudalternativen för säkerställande av fartygskapacitet presenterades översiktligt i föregående kapitel (avsnitt 1.2.1). I detta kapitel kommer de avtalstyper som används att behandlas närmare.

FAKTA!

Huvudalternativ för säkerställande av fartygskapacitet och benämning av avtalstyp

1. Linjesjöfart – transportavtal
2. Resebefraktning – resebefraktningsavtal
3. Tidsbefraktning – tidsbefraktningsavtal
4. Bareboat-förhyrning* – hyresavtal (skeppslegoavtal)
5. Köp* – köpeavtal

* I samband med bareboat-förhyrning och köp tar hyrestagaren resp. köparen över bemannings- och driftsansvaret för fartyget. Fartyget konverteras därmed normalt till ett civilt eller militärt (örlogsfartyg) statsfartyg.

Fartyg som bareboat-förhyrs av Försvarsmakten och bemannas med militär befälhavare benämns *hjälpfartyg*. Ska hjälpfartyg användas vid krig eller krigsfara ska de i normalfallet vara uttagna för Försvarsmaktens räkning.

2.1.1 Val av form för säkerställande av fartygskapacitet

Vid ett visst behov av att säkerställa fartygskapacitet kan det ofta vara klart vilket alternativ som är mest ändamålsenligt. Särskilt tydligt framstår *köp*, eftersom äganderätten till fartyget då övergår från säljaren till köparen, varvid

HANDBOK

den enda egentliga risken som kvarstår på säljarens sida efter leveransen är förenad med att köparen häver köpet eller ställer krav på någon påföljd, t.ex. skadestånd eller prisavdrag, för fel i fartyget. Köpet kan alltså sägas innebära flest förpliktelser och störst handlingsfrihet för en myndighet som behöver säkerställa fartygskapacitet. *Linjesjöfart* framstår samtidigt som det motsatta upplägget; som innebär minst förpliktelser för myndigheten och samtidigt den lägsta graden av möjlighet att påverka fartygets drift och sysselsättning.

När det gäller de övriga tre formerna – resebefraktning, tidsbefraktning och bareboat-förhyrning – kan de grundläggande risker och kostnader som ska fördelas mellan parterna illustreras genom tabellen nedan.⁴

Kostnadsfördelning	Resebefraktning		Tidsbefraktning		Bareboat-förhyrning	
Kostnadspost	Bortfraktare	Befraktare	Bortfraktare	Befraktare	Uthyrare	Hyrestagare
Tidsrisk i hamn	X*	X*		X		X
Lastning/lossning	X*	X*		X		X
Hamnkostnader	X			X		X
Bunkers	X			X		X
Tidsrisk till sjöss	X			X		X
Lastanskaffning	X			X		X
Bemannning	X		X			X
Reparation/underhåll	X		X			X
Kapitalkostnader	X		X			X
Försäkring	X		X		(X)**	X

* Vid resebefraktning regleras risk/kostnader för tiden i hamn samt lastning/lossning i det enskilda avtalet.

** Det förekommer att uthyraren försäkrar fartyget i viss utsträckning vid bareboat-förhyrning.

4 Jfr Gorton, Ihre och Sandevärn (1989), s. 59.

2.1.2 Ansvar för godsskador

Både vid linjesjöfart och befraktning har transportutföraren (redaren) ett ansvar för det gods som tagits emot för transport. Detta ansvar, som regleras i 13 kap. *sjölagen* (1994:1009), är i hög grad tvingande till transportkundens (avsändarens eller befraktarens) förmån i linjesjöfart och vid resebefraktning i svensk nationell och internordisk fart. Detta tvingande ansvar innefattar bl.a. ett s.k. *presumtionsansvar* för det gods som transportutföraren tagit emot till dess att det lämnas ut till behörig mottagare.⁵ I praktiken innebär presumtionsansvaret att transportutföraren, för att gå fri från ansvar, måste visa att godset inte förlorats eller skadats pga. en omständighet på transportutförarens sida. För övrig befraktning är godsskadeansvaret dispositivt, vilket innebär att parterna kan avtala om att andra regler ska gälla.

Särskilt viktigt att notera vad gäller godsskadeansvar är att transportkunden ska *reklamera* skador i samband med att godset lämnas ut, eller om skadan inte kunde upptäckas då senast tre dagar efter att mottagaren fick godset i sin besittning.⁶ Försummad reklamation medför visserligen inte att rätten till ersättning går förlorad, men bevisbördan kastas om. Detta innebär att transportutförarens presumtionsansvar upphör och att godset i stället ska antas ha varit i gott skick eller i det skick som angivits i transportdokumentet (avsnitt 2.1.4).

2.1.3 Ansvar gentemot passagerare

I de fall en transportutförare anlitas för passagerartransporter gäller särskilda ansvarsbestämmelser, som i stor utsträckning är tvingande till passagerarens förmån. Ansvaret för skador som drabbar passagerare ombord på *passagerarfartyg*, dvs. fartyg som transporterar fler än tolv passagerare, regleras i den s.k. *Atenförordningen*⁷ och i vissa bestämmelser i 15 kap. *sjölagen*. För övriga fartyg regleras ansvaret gentemot passagerare i 15 kap. *sjölagen*.

⁵ Jfr 13 kap. 24 och 25 §§, resp. 14 kap. 2 och 27 §§ och *sjölagen*.

⁶ 13 kap. 38 § *sjölagen*.

⁷ Förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

2.1.4 Transportdokument och biljett

Transportdokument

När det gäller ansvaret för gods som tagits emot av transportutföraren bekräftas mottagandet – vid såväl linjesjöfart som rese- och tidsbefraktning – vanligen genom att ett s.k. *transportdokument* (eng. transport document) utfärdas. Transportdokument delas in i två slag:

- *Sjöfraktsedel* (eng. sea waybill), som förenklat uttryckt utgör ett bevis om att avtal om transport av visst gods ingåtts samt att detta gods tagits emot och var och till vem det ska lämnas ut.
- *Konossement* (eng. bill of lading), som utöver vad som framgår av sjöfraktsedeln även har en s.k. omsättningsfunktion, vilken syftar till att ge innehavaren av konossementet rätt att få ut godset i lossningshamnen. Denna funktion medför att konossementet är ett mer avancerat transportdokument än sjöfraktsedeln.

För svenska förhållanden kan vid rese- och tidsbefraktning *Försvarmaktens sjöfraktsedel 2023* användas. Som ett alternativ kan nämnas BIMCO:s *Genwaybill 2016* (Non-negotiable General Sea Waybill). Inom linjesjöfarten använder rederierna i regel egna sjöfraktsedlar.

När staten transporterar gods finns det normalt inte ett behov av att kunna överlåta godset till en ny ägare i samband med transporten. Därmed saknas det också anledning att använda konossement då myndigheter befraktar fartyg eller beställer transport i linjesjöfarten.

Biljett

Vid passagerartransporter används i regel biljetter som ställs ut till namngivna passagerare i samband med bokning. Biljetten är i sig inte ett transportavtal eller ett transportdokument, utan en bekräftelse på att bokning skett vid viss avgång, till ett visst biljettpris och enligt vissa transportvillkor.

2.2 Linjesjöfart

2.2.1 Allmänt

Som nämnts i föregående kapitel utgörs *linjesjöfarten* (eng. liner trade) av mer eller mindre fasta linjer som rederier trafikerar. Linjesjöfart förekommer i exempelvis skärgårdstrafik och i relativt hög grad i Östersjön, där ro-ro-fartyg och ro-ro-passagerarfartyg ("färjor") är nyckelkomponenter i den infrastruktur som utgör förutsättning för import och export av gods och förflyttning av människor mellan länderna i Östersjöregionen.

2.2.2 Reglering och villkor

Godstransport inom linjesjöfart (styckegodsbefordran) är huvudsakligen reglerad i 13 kap. sjölagen. Detta kapitel är i hög grad baserat på en internationell konvention på området, benämnd *Haag-Visbyreglerna*⁸.

Vad gäller linjesjöfart tillämpar flera svenska rederier i kust- och närsjöfart standardvillkor benämnda *North Sea Standard Conditions of Carriage*, utgivna av North Sea Operators Claims Conference (NSOCC). Dessa villkor är ursprungligen antagna år 1994. Det finns även en version av villkoren från 2001, som dock inte formellt har antagits av NSOCC.

I fråga om *passagerartransporter* regleras dessa, som nämnts ovan, i EU:s Atenförordning, resp. 15 kap. sjölagen. Linjerederier som bedriver passagerartrafik har vanligen egna passagerartransportvillkor som bygger på Atenförordningen resp. 15 kap. sjölagen.

Som framgått i föregående avsnitt är reglerna om ansvar för gods- och passagerartransporter inom linjesjöfarten i hög grad tvingande till avsändarens resp. passagerarens förmån. Avtalsvillkor som försätter en avsändare eller passagerare i ett sämre läge än vad som följer av de tvingande reglerna är alltså ogiltiga.

⁸ 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968- och 1979 års tilläggsprotokoll.

2.3 Resebefraktning

2.3.1 Allmänt

Vid *resebefraktning* (eng. voyage charter) påtar sig bortfraktaren – som kan vara fartygsägare, bareboat-förhyrare eller tidsbefraktare – uppdraget att transportera gods från en eller flera lastningshamnar till en eller flera lossningshamnar.

Befraktaren har vid sidan om rätten att ange vilka hamnar som fartyget ska anlöpa ingen egentlig påverkan eller kontroll över varken den nautiska eller kommersiella driften av fartyget. Det är också bortfraktaren som normalt betalar för fartygets bränsle, farleds- och hamnavgifter och andra s.k. *resekostnader* liksom för fartygets försäkringar.

2.3.2 Reglering och standardavtal

Resebefraktning regleras i 14 kap. 6-41 §§ sjölagen, samt i de för rese- och tidsbefraktning gemensamma bestämmelserna i 14 kap. 1-5 §§ sjölagen. Bestämmelserna om lastskadesansvar i 13 kap. 24-39 §§ sjölagen är tvingande till befraktarens förmån vid resebefraktning som avser nationell och internordisk fart.⁹ I övrigt är sjölagens bestämmelser om resebefraktning dispositiva.

För svenska förhållanden där befraktaren också är godsets ägare kan formuläret *Försvarsmaktens resebefraktningsavtal 2023* rekommenderas. På den internationella marknaden är det avtal som vunnit störst utbredning *Gencon* (Uniform General Charter). Gencon finns i flera olika utgåvor, varav den senaste är utgiven år 2022. Under ett antal år framöver är det dock sannolikt att även den tidigare versionen från 1994 kommer att användas i hög grad. I fråga om oljetankfartyg är Gencon mindre väl anpassat. På detta område förekommer en mängd standardavtal som i regel publicerats av branschorganisationer och oljebolag. Som exempel kan nämnas det av USA:s skeppsmäklareförening, *Association of Ship Brokers & Agents U.S.A.*, utgivna *Asbatankvoy 1977*.

⁹ Jfr 14 kap. 2 § 2 st. sjölagen.

2.3.3 Fartygets skick och egenskaper

Vid resebefraktning är godset i centrum på ett annat sätt än vid tidsbefraktning och bareboat-förhyrning. Därmed har bortfraktaren också ofta en rätt att *substituera* (ersätta) det fartyg som anges i resebefraktningsavtalet med ett *likvärdigt* fartyg. En motsvarande rättighet finns normalt inte vid tidsbefraktning eller bareboat-förhyrning.

OBSERVERA!

Bortfraktaren har enligt vissa standardavtal rätt att substituera det fartyg som anges i resebefraktningsavtalet. I det fall ett specifikt fartyg efterfrågas måste denna rätt avtalas bort (se t.ex. Punkt 3.6 i Försvarmaktens resebefraktningsavtal 2023).

2.3.4 Lastning och lossning

Den period som omfattar lastning resp. lossning kan förenklat beskrivas som en process bestående av följande moment:¹⁰

1. Då fartyget är klart att lasta resp. lossa avges en s.k. *lastklarhetsnotis* (eng. Notice of Readiness, NOR), varvid den s.k. *lastningstiden* (eng. loading time) börjar räknas. Lastningstiden delas in i två delar, *liggetid* resp. *överliggetid*.
2. *Liggetiden* (eng. laytime) är en avtalad tidsperiod som befraktaren alltid har rätt att utnyttja utan särskild ersättning utöver frakten.
3. Om lastning/lossning inte avslutats dessförinnan inträder vid liggetidens slut *överliggetid* (eng. time on demurrage). Överliggetid kan antingen löpa tills vidare eller vara begränsad. För denna period utgår en särskild ersättning, benämnd *överliggetid ersättning* (eng. demurrage).
4. Överskrider befraktaren en begränsad överliggetid kan redaren antingen medge en *tilläggs tid* eller häva avtalet och under vissa förutsättningar få skadestånd.

¹⁰ Jfr 10-15 §§ sjölagen, resp. punkt 5 och 6 Försvarmaktens resebefraktningsavtal 2023.

De olika momenten kan illustreras med följande flödesschema:



Till ledning för tolkningen av olika termer i detta sammanhang har BIMCO publicerat dokumentet *Laytime Definitions for Charter Parties* (2013).¹¹

2.3.5 Resan

Själva resan från lastningshamn till lossningshamn ska ske med *tillbörlig skyndsambet* (eng. due dispatch) och i övrigt på ett försvarligt sätt.¹² *Deviation* (avvikelser från den avtalade eller annars mest ändamålsenliga färdvägen) får endast ske i syfte att rädda nödställda, bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av annan skälig anledning.¹³

2.3.6 Frakt

Bortfraktarens vederlag benämns *frakt* (eng. freight). Det förekommer både att frakten betalas i förskott och då resan fullgjorts och godset lossats, men även exempelvis att halva frakten ska betalas vid fullbordad lastning och resterande del vid lossning. Detta måste tydligt regleras i befraktningsavtalet.

Som illustration på en fraktklausul kan nämnas punkt 10.2 Försvarsmaktens resebefraktningsavtal 2023, som har följande lydelse:

”Frakt och annan ersättning enligt Befraktningsavtalet ska betalas efter att Godset har lossats och betalas mot faktura, förutsatt att denna innehåller de uppgifter som krävs enligt gällande rätt.”

I de fall frakt utgår från *inlastad kvantitet* och inte ett *fast belopp* (eng. ”lump-sum”), förutsätts befraktaren leverera en *full last* (eng. full and complete cargo).

¹¹ Detta återfinns på www.bimco.org.

¹² Jfr 14 kap. 19 § sjölagen, resp. punkt 3.4 Försvarsmaktens resebefraktningsavtal 2023.

¹³ Jfr 14 kap. 20 § 1 st. sjölagen, resp. punkt 9 Försvarsmaktens resebefraktningsavtal 2023.

Annars har bortfraktaren vanligen rätt till s.k. *dödfrakt* för den del som inte levererats.

2.4 Tidsbefraktning

2.4.1 Allmänt

Vid tidsbefraktning behåller bortfraktaren det *nautiska ansvaret* (såsom redare till fartyget), medan befaktaren har den *kommersiella risken* för fartygets användande. De resor som befaktaren företar kan antingen bestå i transporter av eget gods eller utföras för någon annans räkning.

En central skillnad mellan rese- och tidsbefraktning är att befaktarens huvudsakliga förpliktelse vid resebefraktning innefattar att tillse att gods de facto blir levererat till fartyget för att där kunna lastas ombord. Vid tidsbefraktning föreligger över huvud taget inte någon sådan skyldighet på befaktarens sida; utan endast ett åtagande från bortfraktaren att transportera gods. Istället utgår frakt per tidsenhet, oavsett om fartyget används för transport eller inte.

2.4.2 Reglering och standardavtal

Tidsbefraktning regleras i 14 kap. 52-74 §§ sjölagen, samt i de för rese- och tidsbefraktning gemensamma bestämmelserna i 14 kap. 1-5 §§ sjölagen. Sjölagens bestämmelser om tidsbefraktning är dispositiva.

För svenska förhållanden rekommenderas standardavtalet *Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023*, som innehåller en tilläggs klausul avseende oljetransporter. För internationella transporter kan nämnas *Gentime 1999* (General Time Charter Party) som är ett allmänt formulär, *Ropaxtime 2015* (Standard Time Charter Party for Ropax Vessels) som är anpassat för ro-ro-passagerarfartyg, resp. *Shelltime 4* som är avsett specifikt för oljetankfartyg.

2.4.3 Fartygets egenskaper och skick

För tidsbefraktning är det centralt för befaktaren att fartyget dels är i sjövärdigt skick, dels möter de specifikationer som i övrigt är överenskomna. Av särskild vikt är här bl.a. isklass, lastförmåga, utrustning för lastning och lossning, bränsleförbrukning, fartkapacitet och högsta antal passagerare enligt eventuellt passagerarfartygscertifikat. Befaktaren kan ha rätt att häva befraktningensavtalet om egenskaper som kan anses tillförsäkrade saknas eller

inte kan upprätthållas, eller om fartyget har sjövärdighetsbrister som inte omedelbart kan avhjälpas.¹⁴

Fartyget ska återlämnas till bortfraktaren i samma skick som vid leveransen, med undantag för *normalt slitage* (eng. fair wear and tear).¹⁵

2.4.4 Befraktningsperiod

Tidsbefraktningsavtalets längd är kopplat till den tidsperiod, den s.k. *befraktningsperioden*, under vilken befraktaren disponerar fartyget.

Befraktningsperioden kan teoretiskt sett vara mycket kort, i praktiken ett par dagar, upp till flera år.

Befraktningsperioden inleds då fartyget *levereras* och avslutas då det *återlämnas*. Ofta anger befraktningsavtalen ett första resp. sista datum för när leverans kan ske. Befraktaren är då inte skyldig att ta emot fartyget före det första datumet och har rätt att häva befraktningsavtalet om fartyget inte har levererats vid en viss tidpunkt. För att underlätta leverans och återlämnande innehåller befraktningsavtalen ofta även bestämmelser om att s.k. *förhandsnotis* ska avges med vissa tidsintervall.

2.4.5 Begränsningar i användandet av fartyget

Befraktningsavtalen innehåller ofta två viktiga begränsningar i befraktarens användande av fartyget. Den ena rör vilken *last som är tillåten* (eller otillåten) och den andra avser det *geografiska område* som fartyget får användas inom.¹⁶

2.4.6 Kostnadsfördelning

Befraktaren har att tillse att fartyget är sysselsatt och ska normalt bekosta drivmedel och sådant som har med resornas utförande att göra (*resekostnader*). Bortfraktaren bekostar i regel sådant som rör fartygets drift, såsom underhåll och bemanning, liksom försäkring.¹⁷

¹⁴ Se t.ex. punkt 21.4 iii. Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023.

¹⁵ Se t.ex. punkt 3.6 Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023.

¹⁶ Se t.ex. punkt 3.7 Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023.

¹⁷ Se t.ex. punkt 3.2 och 15 Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023.

2.4.7 Tidsfrakt och off-hire

Bortfraktarens vederlag benämns vanligen *tidsfrakt* eller *hyra* (eng. hire) och utgår i förskott per tidsenhet.

Utgångspunkten är att tidsfrakten ska betalas oavsett i vilken grad fartyget faktiskt används, så länge det inte anses vara *off-hire*.¹⁸ Under den tid fartyget är off-hire ska ett proportionellt avdrag ske på frakten och befraktaren har i vissa fall även rätt att förlänga befraktningsperioden med motsvarande tid.

Anledning till att fartyget blir off-hire kan typiskt sett vara olika former av haverier och skador liksom att fartyget blir belagt med arrest (kvarstad). Hinder relaterade till väder, is och strejk medför dock normalt inte off-hire.

2.4.8 Överskridande av befraktningsperioden

En särskild frågeställning vid tidsbefraktning rör befraktarens rätt att påbörja en resa som riskerar att medföra att fartyget återlämnas senare än vad som angivits i befraktningsavtalet. Sjölagen tillåter ett sådant *överskridande av befraktningsperioden* (eng. overlap) förutsatt att det är skäligt.¹⁹ Denna lösning riskerar dock uppenbart att ge upphov till tvister och parterna bör därför noggrant reglera under vilka förutsättningar överskridande får ske. I punkt 8.1 Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023 motverkas denna risk genom att överskridande endast får ske om bortfraktaren skriftligen samtycker till detta. Punkten har följande lydelse:

"Befraktaren har inte rätt att överskrida Befraktningsperioden utan särskild skriftlig överenskommelse med Bortfraktaren. Befraktaren får inte beordra Fartyget att anträda eller på annat sätt låta Fartyget påbörja en resa som kan antas innebära att Befraktningsperioden överskrids eller riskera att Befraktningsperioden överskrids."

¹⁸ Se t.ex. punkt 14 Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023.

¹⁹ Jfr 14 kap. 69 § sjölagen.

2.5 Bareboat-förhyrning

2.5.1 Allmänt

Vid *bareboat-förhyrning* (eng. bareboat charter) – med en äldre term ofta benämnd skeppslega – ställer fartygsägaren (*uthyraren*) ett obemannat fartyg (*hyresobjektet*) under en viss tidsperiod till en *hyrestagares* förfogande. I internationella avtal om hyra av fartyg benämns parterna i regel *Owner* resp. *Charterer*.

Hyrestagaren tillsätter själv befälhavare och övrig besättning och ansvarar även i övrigt för fartygets drift, sjövärdighet och försäkring. Bareboat-förhyrning kan således ses som en form av leasing och utgör ett alternativ till köp av fartyg.

Under hyresavtalet innefattar uthyrarens huvudförpliktelser i att leverera fartyget i sjövärdigt och i övrigt avtalsenligt skick.²⁰ Hyrestagarens huvudförpliktelse består i att betala avtalad hyra och återlämna fartyget i samma skick, med undantag för normalt slitage, som det var i vid leveransen.²¹

Bareboat-avtalet är juridiskt sett inte ett befraktningsavtal, även om det uppvisar vissa likheter med framförallt tidsbefraktningsavtalet.²² Likheterna gäller bl.a. formerna för leverans och återlämnande av fartyget samt erläggande av vederlag.

De fartyg som bareboat-förhyrs av Försvarsmakten för att bemannas med militär befälhavare benämns *hjälpfartyg* och ges bogbeteckningen ”H” följt av ett löpnummer (t.ex. ”H 02”). För konvertering till hjälpfartyg ger Marinstaben ut särskilda anvisningar, i fråga om exempelvis utrustning, bemanning och rutiner vid leverans och återlämnande.

I den utsträckning hyrestagaren är i behov av att anlita fartygets ordinarie befälhavare, tekniske chef (maskinchef) eller annan i den ordinarie besättningen bör ett särskilt tilläggsavtal upprättas.²³ Försvarsmakten

²⁰ Jfr punkt 6.3 Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023.

²¹ Jfr punkt 5.1 resp. 7.1 Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023.

²² Jfr definitionen av *bortfraktare* i 14 kap. 1 § sjölagen.

²³ Jfr punkt 4 Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023.

tillhandahåller ett särskilt standardformulär för detta, benämnt *Försvarmaktens tilläggsavtal om nautiskt och skeppstekniskt biträde vid bareboat-förhyrning*.

2.5.2 Reglering och standardavtal

Hyra av fartyg regleras inte i sjölagen utan av allmänna regler om hyra av lös egendom.²⁴

För hyra av svenska fartyg med en bruttodräktighet under 500 rekommenderas *Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023*. För övriga fartyg kan det av Baltic and International Maritime Council (BIMCO) utgivna *Barecon 2017* (Standard Bareboat Charterparty, 2017) rekommenderas.

2.6 Köp av fartyg

2.6.1 Allmänt

Köp medför äganderättsövergång av fartyget – från säljaren till köparen – till skillnad från befaktning och hyra som avser nyttjanderätt. Köpet kan därmed sägas vara den mest långsiktiga formen för säkerställande av fartygskapacitet genom avtal. Köpet kan ske antingen i form av ett beställningsköp, där man låter ett varv bygga ett fartyg, eller ett köp av befintligt fartyg (dvs. ett andrahandsköp).

Efter fullbordat köp blir köparen fartygets ägare och bär därmed redaransvar för fartyget.

När det gäller skepp (fartyg längre än 24 meter), passagerarfartyg oavsett storlek, båtar med en största längd om minst 15 meter samt vissa mindre båtar som används yrkesmässigt ska dessa registreras i fartygsregistret. Av denna anledning används ofta, likt fastighetsköp, ett s.k. *köpebrev*, som upprättas som bekräftelse på att äganderätten övergått. Denna handling utelämnar i regel uppgift om pris och detaljerade avtalsvillkor. Mer information om

²⁴ Jfr 14 kap. 1 § 2 st. sjölagen, som indirekt anger att befaktning avser avtal om transport av gods. En sådan transportförpliktelse finns inte vid ren hyra av fartyg. Hyra av lös egendom är inte specifikt reglerad i lag och inte heller utförligt behandlad i varken rättspraxis eller doktrin. Uttolkaren får därför i hög grad utgå från analogier, främst i fråga om köplagen (1990:931) och 12 kap. jordabalken (1970:994) samt allmänna avtalsrättsliga principer, samt handelsbruk och annan sedvänja.

fartygsregistrering samt ett formulär för köpebrev återfinns på Transportstyrelsens hemsida (www.transportstyrelsen.se).

2.6.2 Reglering och standardavtal

Vid köp av fartyg är allmänna köprättsliga regler tillämpliga. För svenskt vidkommande innebär detta att *köplagen (1990:930)* blir tillämplig då myndigheter anskaffar fartyg genom köp. Vissa bestämmelser i sjölagen inverkar dock på fartygsköp. I fråga om skepp (fartyg längre än 24 meter) finns även vissa likheter med köp av fastigheter. Dessa likheter består främst i att skepp, på samma sätt som fast egendom, kan intecknas.

För svenska fartyg med en bruttodräktighet under 500 rekommenderas formuläret *Försvarsmaktens köpeavtal – Fartyg 2023*.

När det gäller köp av mindre svenska fartyg har Svenska Kryssarklubben och Konsumentverket publicerat anpassade standardavtal.

För internationella köp av skepp kan nämnas det av Norwegian Shipbrokers' Association utgivna *Norwegian Saleform* (SALEFORM 2012) samt det av BIMCO utgivna *Memorandum of agreement for ship sale and purchase* (SHIPSALE 22).

3 UTTAGNING AV FARTYG

3.1 Allmänt

Uttagning av ett fartyg innebär förenklat uttryckt att fartyget ”bokas” i fred. Fartygsuttagning kan ske både för att säkerställa en myndighets tillgång till extra statsfartyg, som myndigheten bemannar och har driftsansvar för själv (i Försvarmakten benämnda hjälpfartyg) och för att säkerställa tillgång till en kritisk sjötransportresurs där fartygets redare fortsatt ska ansvara för bemanning och drift av fartyget.

Här ska särskilt understrykas att uttagningen inte har något syfte i sig, utan är endast en metod för att säkerställa att staten kan få tillgång till kritiska fartygsresurser genom tvång i den mån de inte kan kontrakteras. Annorlunda uttryckt är fartygsuttagning ett planeringsverktyg för den supplerande metod (förfogande) som staten kan använda i händelse av krig eller krigsfara för att få tillgång till fartygskapacitet. Fartygsuttagning är alltså inte i normalfallet ett alternativ till beredskapsavtal med fartygets redare.

Viktigt att notera är att det endast är om uttagning följs av ett kompletterande förfogandebeslut som det uttagna fartyget tas i anspråk. Enbart beslutet om uttagning begränsar alltså inte redarens eller fartygsägarens frihet att disponera fartyget, exempelvis att bygga om, sälja, hyra ut eller bortfrakta det.

Uttagning innebär att en myndighet under krig eller krigsfara inte får ta i anspråk den uttagna egendomen för annat behov än det som uttagningsbeslutet avser. Det finns dock vissa undantag från denna regel.²⁵

²⁵ Närmare 3 § förfogandeförordningen.

3.2 Uttagningsorganisation vid Försvarsmakten

Försvarsmakten är, som nämnts tidigare, uttagningsmyndighet för hela totalförsvaret i fråga om fartyg.²⁶ Vem som inom Försvarsmakten fattar beslut om uttagning av fartyg regleras i gällande arbets- resp. delegationsordning.

Inför beslut om fartygsuttagning hörs även Sjöfartsverket och representant för handelstonnaget och i förekommande fall yrkesfisket.²⁷ Notera att *förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov* (uttagningsförordningen) anger att Sjöfartsverket ska höras inför uttagning av fartyg. Ansvar för registrering och tillsyn överfördes dock år 2009 från Sjöfartsverket till den då nybildade Transportstyrelsen. Uttagningsförordningen har inte uppdaterats i detta avseende. Av denna anledning bereds även Transportstyrelsen tillfälle att yttra sig inför uttagning av fartyg.

I de fall fartygskapacitet behövs för det civila försvaret eller specifikt folkförsörjningen, resp. då ett fartygs ordinarie besättning ska krigsplaceras sker även samverkan med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

3.3 Behovsmyndighet och behovsanalys

De myndigheter som har behov av uttagning av egendom benämns *behovsmyndigheter*. Uttagning av fartyg kan inte ske för regioners och kommuners räkning.²⁸

Till grund för beslut om uttagning ska en *behovsanalys* ligga, med utgångspunkt i mobiliserings- och krigsunderhållstjänstplaner för Försvarsmakten och motsvarande planer för övriga behovsmyndigheter.²⁹ Inom ramen för de analyser som ligger till grund för uttagning av fartyg bör behovsmyndigheterna

26 3 § och 12 § 1 st. förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

27 Jfr 12 § 2 st. förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

28 Jfr 2 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

29 Jfr 5 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

beakta en eventuell reserv för fartyg som pga. reparationer eller av andra skäl inte kan infinna sig vid en mobilisering.

3.4 Behovsanmälan

Anmälan om behov av uttagning av fartyg (*behovsanmälan*) ska av chef med mobiliseringsansvar inom Försvarmakten samt andra behovsmyndigheter än Försvarmakten ske till Högkvarteret i enlighet med de instruktioner som Försvarmaktens logistikchef fastställer.³⁰

Av behovsanmälan ska bl.a. följande framgå:³¹

1. Vilket fartyg som bör tas ut (om detta är möjligt att ange)
2. Fartygets avsedda ändamål
3. Tid under vilken fartyget beräknas vara aktuellt för uttagning
4. Övriga förhållanden som har betydelse för uttagningen

Vissa uppgifter som behandlas inom ramen för uttagning av fartyg är eller kan komma att bli sekretessbelagda, varför all kommunikation ska ske i enlighet med de anvisningar som Högkvarteret meddelar i detta avseende.

3.5 Lämplighetsbesiktning

Inför eventuell uttagning av fartyg kan behovsmyndigheten låta genomföra en särskild besiktning, nedan benämnd *lämplighetsbesiktning*. Det är resp. behovsmyndighet som på egen hand ansvarar för och genomför denna besiktning. Gäller besiktningen ett skepp (fartyg längre än 24 meter) ska, för annan myndighet än Försvarmaktens räkning, representant för Transportstyrelsen dock beredas möjlighet att närvara.³²

Försvarmakten medverkar såsom uttagningsmyndighet inte vid lämplighetsbesiktning för annan myndighets räkning. Vid lämplighetsbesiktning ska sekretess beaktas.

30 Jfr 4 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

31 13 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

32 Jfr 14 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

3.6 Uttagningsbeslut och meddelande om uttagning

Beslut om uttagning av fartyg fattas, som nämnts ovan, i enlighet med Försvarsmaktens arbets- och delegationsordning. Registrering av beslutet och grundläggande data i fråga om uttagna fartyg ombesörjs av Högkvarteret. Uttagningsbeslutet förvaras hos Försvarsmakten i särskild ordning. Det råder som utgångspunkt sekretess kring innehållet i själva uttagningsbeslutet. Fartygets redare resp. Marinstaben inom Försvarsmakten alternativt annan behovsmyndighet erhåller ett *meddelande om uttagningsbeslut*.³³

Exempel: Meddelande om uttagningsbeslut

*Fartyget med signal **ABCD** Albatros har 2023-09-01 med stöd av förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov blivit uttaget för att vid krig eller krigsfara tas i anspråk för totalförsvarets behov.*

Uttagningsbeslutet innebär att fartyget är planerat att kunna tas i anspråk med äganderätt.

Detta uttagningsbeslut gäller till och med 2025-12-31.

Uttagningen innebär att fartyget vid mobilisering som beordrats genom brev, radio, TV eller beredskapslarm genast ska lämnas på avlämningsplatsen. Fartyget kommer endast att tas i anspråk vid krig eller krigsfara, inte vid övningar i fred.

Uttagningen innebär inte några inskränkningar av redarens/fartygsägarens rätt att disponera över fartyget i fred.

*Fartyget ska lämnas vid följande avlämningsplats: **Östervikens reparationsvarv, Kajplats A***

33 7 § resp. 10 § 3 st. förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

Upphävs uttagningen ska även detta kommuniceras genom *meddelande om hävning av uttagningsbeslut* (se exemplet nedan), till redaren resp. behovsmyndigheten.

Exempel: Meddelande om hävning av uttagningsbeslut

*Försvarmakten meddelar härmed att uttagningen av fartyget signal **ABCD** Albatros har upphävts 2025-12-31. Det är alltså inte längre uttaget.*

Förstör tidigare erhållet uttagningsbesked för detta fartyg.

3.6.1 Nytt beslut

Ett uttagningsbeslut kan vid ägandeöverlåtelse inte göras gällande mot annan än fartygets redare eller ägare, varför nytt uttagningsbeslut måste fattas om redare eller ägare byts.

3.6.2 Överklagande

Beslut om uttagning kan inte överklagas.³⁴

³⁴ 29 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

3.7 Registrering av fartygsdata

De uttagna fartygens allmänna data framgår av det fartygsregister som hålls av Transportstyrelsen. Försvarmakten inhämtar regelbundet data från detta register. I fråga om fartyg som är uttagna för Försvarmaktens räkning kan Försvarmakten därutöver i det enskilda fallet fastställa att även andra uppgifter ska finnas registrerade i det register som Försvarmakten för över uttagna fartyg.

Såväl Försvarmakten (såsom uttagningsmyndighet) som behovsmyndigheter har möjlighet att begära in viss kompletterande information från redaren/fartygsägaren.³⁵

35 48 § 1 st. förfogandelagen resp. 9 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

3.8 Sammanfattning

Principskissen nedan beskriver förenklat uttagningsprocessen i dess helhet.



4 FÖRFOGANDE ÖVER FARTYG

4.1 Allmänt

Genom förfogande kan staten med tvång använda fartyg på visst sätt eller ålägga redare och fartygsägare som inte är redare att utföra sjötransporter. Eftersom ett förfogande kan innebära ett långtgående intrång i den enskildes rättigheter är statens möjlighet att använda förfogande begränsad i flera avseenden. En grundläggande förutsättning är att syftet med förfogandet ska vara att tillgodose totalförsvarets eller folkförsörjningens ofrånkomliga behov av egendom eller tjänster, som inte utan olägenhet kan tillgodoses på annat sätt.³⁶ Förfogande är alltså, som nämnts ovan (avsnitt 1.3) subsidiärt till avtalstecknande.

Förfogandebeslutet blir gällande mot fartygsägaren, redaren eller annan, när vederbörande fått del av beslutet.³⁷ Besluten kan dock under vissa förutsättningar verkställas före denna tidpunkt, om förfogandet avser Försvarmaktens behov och ett dröjsmål med verkställigheten skulle medföra allvarlig olägenhet.³⁸

Vid förfogande tillgodoses den enskildes ekonomiska intressen bl.a. genom rätten till ersättning (närmare avsnitt 4.7). Varje förfogandebeslut måste därför kompletteras med ett ersättningsbeslut. Ersättningen fastställs av s.k. *värderingsnämnd*.

4.1.1 Förfogande förutsätter vissa krigsrelaterade förhållanden

Statens möjlighet att använda förfogande är begränsat till följande krigsrelaterade förhållanden³⁹

- om Sverige kommer i krig,

36 4 § 1 st. förfogandelagen, jfr prop. 1977/78:72 s. 88.

37 14 § 1 st. förfogandelagen.

38 Jfr 56 § 2 st. förfogandelagen.

39 Jfr 1 och 2 §§ förfogandelagen.

- om Sverige är i krigsfara,
- vid utomordentliga förhållanden föranledda av krig utanför Sveriges gränser, eller av att Sverige har varit i krig eller i krigsfara och det till följd av dessa förhållanden föreligger knapphet eller betydande fara för knapphet inom riket på egendom av vikt för totalförsvaret eller folkförsörjningen, eller
- om det är nödvändigt med hänsyn till försvarsberedskapen att inkalla totalförsvarspliktiga till tjänstgöring.

4.1.2 Övriga begränsningar

Fartyg som någon behöver i näringsverksamhet eller använder som bostad får inte utan tvingande skäl tas i anspråk.⁴⁰ Vidare kan inte statlig egendom tas i anspråk genom förfogande.⁴¹ Om sådan egendom behövs för ändamål under krig eller krigsfara måste berörda myndigheter komma överens om det i fred eller när egendomen behövs. Inte heller får utländska staters eller diplomaters egendom tas i anspråk.

Uttagna fartyg får enligt huvudregeln inte heller tas i anspråk av annan myndighet än den för vars behov uttagningen skett.⁴²

4.1.3 Former för förfogande i fråga om fartyg

Förfogandet kan ske genom övertagande av såväl *äganderätt* som skapande av *nyttjanderätt* i ett fartyg. Genom förfogande kan redare eller fartygsägare även *åläggas att utföra viss transport* ("sjötransportåläggande").

Vidare kan befraktnings- eller hyresavtal hävas eller begränsas genom förfogande. Sammantaget ger detta staten en relativt stor handlingsfrihet att exempelvis skapa nyttjanderätt ("bareboat") i ett lämpligt fartyg för att utöka en myndighets egen fartygsflotta och sedan bemanna fartyget med myndighetens personal. På ett motsvarande sätt kan transport av gods eller passagerare genomföras såsom "resebefraktning", med fartygets ordinarie besättning ombord.

⁴⁰ Jfr 8 § förfogandelagen.

⁴¹ 4 § 2 st. förfogandelagen.

⁴² 3 § förfogandeförordningen. Se samma lagrum om vissa undantag.

Vid val av form för förfogande ska beaktas att fartyg som kan antas bli förstörda eller väsentligt minska i värde normalt ska tas i anspråk med äganderätt. I annat fall ska fartyg tas i anspråk genom nyttjanderätt. Föreligger särskilda skäl och ägaren medger detta kan undantag från denna regel dock göras.⁴³

4.2 Förfogandeprocessen

För att fartyg ska kunna tas i anspråk genom förfogande krävs, utöver de allmänna förutsättningarna för förfogande som beskrivits i föregående avsnitt (4.1), följande beslut och åtgärder:

1. Beslut om förfogande fattas och meddelas redaren
2. Fartyget måste besiktigas
3. Fartyget måste kvitteras
4. Vissa handlingar måste lämnas till fartygets redare

Nedan kommenteras dessa beslut och åtgärder närmare.

4.2.1 Förfogandebeslutet

Förfogandebeslutet kan fattas och meddelas på olika sätt. Huvudreglerna på detta område beskrivs i det följande.

Förfogandebeslut för Försvarsmaktens räkning

Beslut om förfogande beträffande fartyg för Försvarsmaktens räkning fattas av Försvarsmakten, Fortifikationsverket eller Försvarets materielverk (FMV). Beslut som fattas av Försvarsmakten får meddelas av befattningshavare av lägst majors/örlogskaptens tjänstegrad eller lägst chef för bataljon eller motsvarande enhet samt av militära transportledare och militära hamnbefäl.⁴⁴

⁴³ Jfr 10 § 1 st. förfogandelagen.

⁴⁴ Jfr 1 § förfogandeförordningen.

Förfogande för övriga myndigheters räkning

Om förfogandet av ett fartyg avser någon annans räkning än Försvarmaktens kan beslutet fattas av Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen eller länsstyrelsen i det län där fartyget finns.⁴⁵

I fråga om uttagna fartyg får den myndighet för vars behov uttagningen skett meddela beslutet.⁴⁶

Brevinkallelse

Förfogandebesluten kan vara skriftliga och skickas ut till redaren (*brevinkallelse*). Kraven på att anskaffningen sker snabbt är stora, varför besluten måste vara förberedda för expedieringen redan i fred.

Exempel: Meddelande om förfogandesbeslut

Försvarmakten har med stöd av 5 § 1 st. förfogandelagen (1978:262) beslutat att fartyget med igenkänningssignal SPAA Albatross ska tas i anspråk med äganderätt.

Detta beslut ska verkställas omedelbart, vilket innebär att redaren/fartygsägaren är skyldig att avlämna fartyget även om beslutet senare kommer att överklagas.

Detta beslut får överklagas till Regeringen inom tre veckor från den dag du fick beslutet.

Redaren/fartygsägaren ansvarar för att fartyget omedelbart lämnas på följande avlämningsplats:

Östervikens reparationsvarv, Kajplats A

45 2 § 1 st. 1 förfogandeförordningen.

46 2 § 2 st. förfogandeförordningen.

Beredskapslarm

Beredskapslarm innebär att redare till uttagna fartyg måste tillse att fartygen förs till anvisad *avlämningsplats* (A-plats) eller tillhandahålls på annat sätt i enlighet med meddelande om uttagning.⁴⁷

Eftersom ett förfogandebeslut inte nödvändigtvis måste ha fattats vid den tidpunkt då fartyget tillhandahålls kan en myndighet, om förhållandena medger detta, teckna ett avtal om fartygskapacitet i samband med att fartyget tillhandahålls, i stället för att då fatta beslut om förfogande.

4.2.2 Besiktning

Vid förfogande ska en s.k. *värderingsbesiktning* ske (närmare avsnitt 7.4.1). Vid denna besiktning tjänstgör s.k. *gode män* (närmare avsnitt 7.4.5).

4.2.3 Kvittering

När fartyget avlämnats ska ett kvitto upprättas och lämnas till redaren eller den som avlämnat fartyget.⁴⁸

Kvittot bör upprättas på blanketten *Förfogandekvitto*. Om inte blanketten finns tillgänglig kan kvittot upprättas på annat sätt, exempelvis genom en vanlig skrivelse. Mottagningsförrättare, eller annan som är utsedd därtill, undertecknar kvittot för den mottagande myndighetens räkning.

Kvitteringen bekräftar att förfogandet börjar löpa och att myndigheten därmed ansvarar för fartyget. Kvittot ska lämnas eller sändas till redaren. Avlämnas fartyget på A-plats (avsnitt 4.4) ska en kopia av kvittot behållas av chefen för A-platsen.

4.2.4 Vissa handlingar som ska upprättas

I samband med att fartyget tagits i anspråk och avlämnats används följande blanketter:

- Förklaring enligt 45 § förfogandelagen

⁴⁷ Jfr 15 § förordningen (2015:1053) om totalförsvar och höjd beredskap.

⁴⁸ 11 § förfogandeförordningen.

- Ansökan om ersättning vid förfogande
- Intyg om försenad inställelse

Dessa handlingar behandlas närmare nedan.

Förklaring enligt 45 § förfogandelagen

Blanketten *Förklaring enligt 45 § förfogandelagen* ska lämnas ut i två exemplar till redaren. Om någon annan än redaren är fartygets ägare ska även varje ägare erhålla två exemplar. På blanketten ska redaren/fartygsägaren lämna uppgift om de rättigheter som andra har i fartyget, t.ex. uppgift om delägare, innehavare av inteckningar eller motsvarande. Under ”Övriga upplysningar” kan det vara lämpligt att ange alternativa kontaktuppgifter, t.ex. mobiltelefonnummer och e-postadress.

1. Ett exemplar av blanketten ska fyllas i och lämnas till den myndighet som tar emot fartyget när detta avlämnas eller frånträds, om inte myndigheten medger att uppgiften lämnas senare. Myndigheten ska sedan skicka en kopia av blanketten till länsstyrelsen i det län där fartyget befinner sig eller där förfogandet ska verkställas.⁴⁹
2. Det andra exemplet får redaren behålla som avskrift eller minnesanteckningar.

Om möjligt bör redaren fylla i och lämna förklaringen på A-plats. Det är emellertid inte säkert att detta är möjligt, exempelvis pga. att fartyget förts till platsen av någon annan eller att redaren inte har tillgång till alla uppgifter. I sådana fall måste mottagningsförrättaren upplysa redaren eller den som avlämnar fartyget i redarens ställe om till vilken eller vilka adresser förklaringen senare ska skickas.

Uppgifterna enligt 45 § förfogandelagen är nödvändiga av bl. a. följande skäl:

1. Förklaringen anger om någon annan än redaren är ägare till fartyget samt om andra har intressen som måste tillgodoses. Om förfogandebeslutet inte skickats ut till alla delägare måste det ske snarast efter att förklaringen inlämnats. Även sådana delägare måste

⁴⁹ Jfr 28 § samt 9 § 2 st. förfogandeförordningen.

få två exemplar av blanketterna *Förklaring enligt 45 § förfogandelagen* och *Ansökan om ersättning vid förfogande* (se nedan).

2. Med förklaringen som underlag kan *värderingsnämnd* (avsnitt 4.7) kalla den som har rättigheter att bevaka till nämndens beredning av ersättningsfrågan. Förklaringen ger vidare länsstyrelsen möjlighet att tillse att rätt personer får ersättning.

Uppgifterna enligt 45 § förfogandelagen är därför nödvändiga för att grundläggande rättssäkerhetsintressen ska kunna tillgodoses.

Ansökan om ersättning vid förfogande

Blanketten *Ansökan om ersättning vid förfogande* ska snarast möjligt lämnas ut i två exemplar till redaren. Syftet med blanketten är att redaren eller fartygsägaren på den ska kunna redovisa de skäl som kan anses ha betydelse för ersättningens storlek. Ansökningen ska insändas i ett exemplar till länsstyrelsen i det län där fartyget avlämnats. Chefen för A-platsen bör upplysa redaren om länsstyrelsens adress.

Den andra blanketten får redaren behålla för avskrift av sin ansökan. Om redaren kan upprätta och lämna ansökningen redan på A-plats, bör mottagningsförrättaren ta emot ansökningen och medverka till att den insänds till länsstyrelsen.

Intyg om försenad inställelse

Om avlämnaren eller annan, som ingår i besättningen är krigsplacerad och efter avlämnningen ska infinna sig på viss plats, ska mottagningsförrättaren eller den som mottagningsförrättaren utser utfärda ett intyg om försenad inställelse.

Uppgiften kan lämnas på blanketten *Intyg om försenad inställelse*.

4.3 Förfogande beträffande fartyg som inte är uttagna

När det gäller förfogande av fartyg som inte är uttagna ska särskilt noteras att skälet till att de inte är uttagna kan vara att de har angelägna uppgifter också under krig eller krigsfara. Förfogande beträffande sådana fartyg kan därför medföra en stor olägenhet för andra samhällsintressen. För fartyg som inte är uttagna ställs delvis andra krav vid besiktning (avsnitt 7.4.1).

4.4 Rutiner på avlämningsplatsen (A-plats)

4.4.1 Allmänt

En *avlämningsplats* (A-plats) är en särskilt utsedd plats, där uttagen egendom ska avlämnas genom ägarens/innehavarens försorg. Militära A-platser kan planläggas för samutnyttjande med totalförsvarets civila delar. Om möjligt bör A-platser för fartyg ha varvsresurser.⁵⁰

Vid militära A-platser kan nedanstående rutiner användas som stöd för chefen för A-platsen. Vid planeringen och genomförandet ska även *Reglemente Mobilisering 2018* och *Handbok Mobilisering 2019* användas som underlag.

- A. När fartyget ankommer måste det snarast anvisas plats för förtöjning eller ankring.
- B. När fartyget förtöjts eller ankrats bör dess besättning snarast informeras om bl.a. eventuell medverkan vid förrättningen, vidaretransport eller hemtransport.
- C. Värderingsbesiktning ska påbörjas snarast (närmare avsnitt 7.4.1). Mottagningsförrättaren bör beordra personal att biträda vid besiktningen, på det sätt som den gode mannen behöver och medger. När besiktningen är gjord ska besiktningsprotokoll (närmare avsnitt 7.4.2) och övriga handlingar överlämnas till mottagningsförrättaren eller den mottagningsförrättaren utser. Det åligger vidare mottagningsförrättaren att avgöra om besiktningen kan ske genom god man eller om den måste göras genom myndighetens försorg pga. tidsförhållandena. I sådana fall får besiktningen göras på det sätt och i de avseenden som mottagningsförrättaren anser att förhållandena medger.
- D. Mottagningsförrättaren eller den mottagningsförrättaren utser utfärdar ett *förfogandekvitto*, som bekräftar att fartyget avlämnats och att myndigheten övertagit ansvaret för fartyget.
- E. Mottagningsförrättaren måste därefter tillse att fartygets redare får *förfogandekvittot* och en kopia av upprättat *besiktningsprotokoll* (avsnitt

⁵⁰ Reglemente Mobilisering 2018, avsnitt 8.6.

7.4.7). Detta kan ske genom att handlingarna lämnas direkt till redaren, förutsatt att redaren själv avlämnat fartyget. Handlingarna kan också lämnas till någon annan, som bedöms ha fullmakt att ta emot dem och som har möjlighet att lämna dem vidare till redaren. Om det finns flera ägare bör om möjligt var och en av dem få ett kvitto och en kopia på besiktningsprotokollet. Om inte handlingarna kan överlämnas måste de skickas per post till redaren.

- F. Mottagningsförrättaren eller den mottagningsförrättaren bestämmer måste också lämna ut blanketterna *Förklaring enligt 45 § förfogandelagen* och *Ansökan om ersättning vid förfogande* till redaren. Om inte blanketterna kan överlämnas på A-platsen måste de skickas till redaren och fartygets ägare. Varje redare/fartygsägare ska erhålla två exemplar av varje blankett. Om redaren kan fylla i och lämna blanketterna på A-platsen ska mottagningsförrättaren ta emot dem. I annat fall ska mottagningsförrättaren upplysa om den mottagande myndighetens resp. länsstyrelsens adress, eftersom redaren senare ska skicka uppgifterna till dessa myndigheter.
- G. Mottagningsförrättaren bör vara beredd att rapportera följande uppgifter till mobiliseringsansvarig:
1. När fartyget anlänt
 2. När fartyget är besiktigt och inventerat
 3. När fartyget avgått till ombyggnads- eller utrustningsplats och beräknad tid för ankomst dit
 4. Fartygsbesättningar som behöver vidaretransport, inkvartering, förplägnad m.m.
 5. Andra omständigheter av betydelse

4.4.2 Besiktningspärm

För varje planerat fartyg som ska anlända till A-plats bör relevant underlag vara sammanställt i en särskild besiktningspärm. Denna pärm ska efter förfogandet följa fartyget.

I pärmen ska erforderligt antal blanketter finnas förberett för att kunna ivägsändas till berörda instanser.

4.5 Återlämnande av fartyg efter förfogande med nyttjanderätt

Fartyg som tas i anspråk med förfogande genom nyttjanderätt ska som utgångspunkt återlämnas till redaren.

Gäller förfogandet tills vidare upphör det när förfogandelagen inte längre är i tillämpning. Regeringen fattar beslut om när bestämmelserna inte längre ska vara tillämpliga. I så fall får inte nyttjanderätten gälla under längre tid än som erfordras för att avveckla rättsförhållandet.⁵¹

I de fall förfogandet gäller under en viss bestämd tidsperiod ska återlämnandet ske när denna tid har gått ut. Om regeringen föreskriver att förfogandelagen inte längre ska gälla får dock redaren eller fartygsägaren påfordra att nyttjanderätten ska upphöra, varvid förfogandet ska avvecklas.⁵²

I samband med återlämnande ska fartyget besiktigas (avsnitt 7.4.3). På motsvarande sätt som vid avlämnande, där ett *förfogandekvitto* (avsnitt 4.2.3) används, är det lämpligt att redaren vid återlämnandet ställer ut en skriftlig bekräftelse på att fartyget återlämnats; varvid också risken för fartyget återgår till redaren. Ett särskilt formulär för detta finns framtaget, benämnt *Återlämnandekvitto efter förfogande*.

4.6 Förfogande genom sjötransportåläggande

För hastigt uppkomna transportbehov, i synnerhet i samband med mobilisering, kan förfogande ske genom åläggande att utföra ett sjötransportuppdrag. Denna möjlighet skapar en stor handlingsfrihet för staten i den meningen att ett fartyg med dess ordinarie besättning och landbaserade funktioner kan nyttjas. Samtidigt innebär förfogandebeslutet i sig att fartyget rekvireras i sjörättslig mening, vilket medför att redaren normalt sett har rätt att häva andra avtal som annars hade hindrat redaren från att ställa fartyget till förfogande.⁵³ Under andra världskriget var denna typ av s.k.

⁵¹ Jfr 57 och 59 §§ förfogandelagen.

⁵² Jfr 57 och 59 §§ förfogandelagen.

⁵³ Jfr t.ex. 14 kap. 73 § 1 st. sjölagen.

”pliktresor” relativt vanligt förekommande i Danmark och Norge och i viss utsträckning även i Sverige.

Notera att fartyget vid sjötransportåläggande inte avlämnas resp. återlämnas i förfogandelagens egentliga mening. Värderingsbesiktningen skiljer sig därmed också i förhållande till den värderingsbesiktning som normalt sker vid förfogande genom nyttjanderätt eller äganderätt.

För förfogande genom sjötransportåläggande finns två särskilda bilagor:

- *Förfogandebeslut anseende sjötransportåläggande*
- *Besiktningsprotokoll – Förenklad värderingsbesiktning vid sjötransportåläggande*

OBSERVERA!

Vad gäller fartyg som tas i anspråk genom åläggande att utföra sjötransport måste särskilda anvisningar utfärdas i fråga om exempelvis tid och plats för lastning och lossning.

4.7 Ersättning

Beslut om ersättning vid förfogande fattas av *värderingsnämnd* i enlighet med förfogandelagstiftningen.

Beträffande egendom som tagits i anspråk med nyttjanderätt utgår enligt förfogadelagen skälig ersättning för förlorad avkastning eller nytta samt för skada på eller avsevärd försämring av egendomen. Ersättning utgår vidare för de kostnader som redaren eller fartygsägaren har haft för ålagt iordningställande, ålagd ombyggnad eller motsvarande åtgärd samt för att fartyget förts till A-plats.⁵⁴

Vid *sjötransportåläggande* (4.6) beräknas ersättningen med hänsyn till nödvändiga kostnader.⁵⁵

⁵⁴ Ersättningsgrunderna är angivna i 29-37 §§ förfogadelagen.

⁵⁵ 31 § förfogadelagen.

Länsstyrelsen betalar ut ersättningen när den har fastställts av värderingsnämnd.⁵⁶

En lokal värderingsnämnds beslut om ersättning får, med undantag för ersättning enligt taxa, överklagas till riksvärderingsnämnden.⁵⁷ Riksvärderingsnämndens beslut kan inte överklagas.⁵⁸

4.8 Överklagande av förfogandebeslut

Alla förfogandebeslut som har fattats av annan myndighet än regeringen kan överklagas till regeringen. Om inte annat anges måste redaren avlämna fartyget och i övrigt följa förfogandebeslutet, även om redaren avser att överklaga.⁵⁹ Överklagande ska göras inom tre veckor från det att ägaren eller redaren tagit del av förfogandebeslutet.

Om regeringen beslutat om förfogande kan beslutet alltså inte överklagas.

⁵⁶ 26 § förfogandeförordningen.

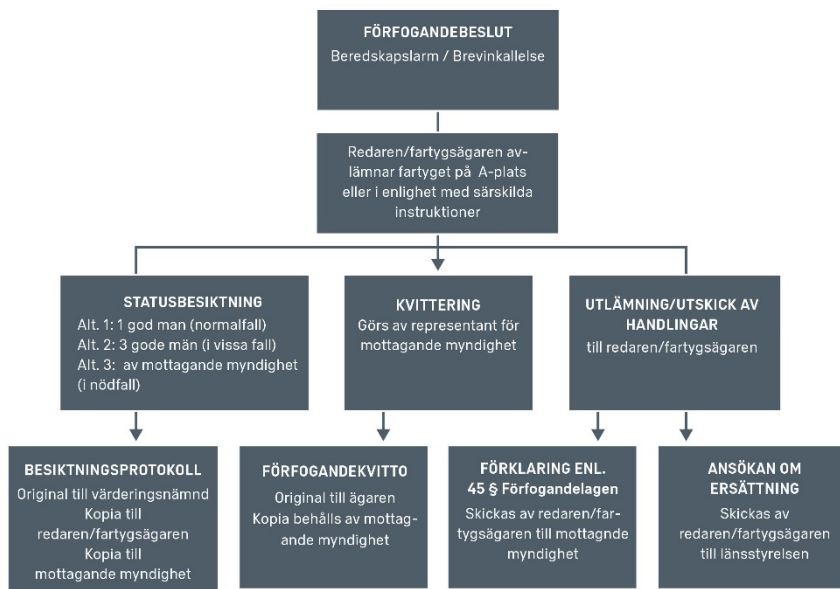
⁵⁷ 39 § 2 st. förfogandelagen.

⁵⁸ 40 § förfogandelagen.

⁵⁹ 16 § förfogandelagen.

4.9 Sammanfattning

Principskissen nedan beskriver förenklat förfogandeprocessen i dess helhet.



5 RESTRIKTIONER I RÄTTEN ATT ANVÄNDA FARTYG

5.1 Tillståndskrav i vissa fall

I syfte att säkerställa totalförsvarets tillgång till fartyg kan regeringen, vid samma förhållanden som då förfogandelagen sätts i tillämpning, införa krav på särskilt tillstånd från regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer för att:

- överlåta, tidsbortfrakta eller hyra ut (bareboat) ett svenskt fartyg till en utländsk fysisk eller juridisk person,⁶⁰ samt
- resa med svenska registreringspliktiga lastfartyg oavsett storlek, passagerarfartyg med en bruttodräktighet om 350 eller mer, samt att lägga upp, avrusta eller avmönstra ett sådant fartyg utomlands annat än för nödvändig reparation.⁶¹

Vid s.k. *beredskapslarm* inträder automatiskt kravet på särskilt tillstånd, med undantag för vissa mindre fartyg, för resa.⁶² Tillstånd att resa meddelas av Sjöfartsverket, eller om Sjöfartsverkets beslut inte utan allvarlig olägenhet kan avvaktas av länsstyrelse i det län där fartyget befinner sig.⁶³

Vidare kan Försvarmakten, vid krig eller krigsfara, meddela särskilda föreskrifter i fråga om förläggning av fartyg med en bruttodräktighet om mer än 300 som läggs upp eller på annat sätt tas ur trafik för annat syfte än klassning, ombyggnad, reparation eller underhåll. Försvarmakten får också fatta beslut om att fartyg, oavsett storlek och nationalitet, på svenskt

60 Jfr 2 § lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m.m.

61 Jfr 2 § och 3 §§ lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.

62 1 § 1 st. kungörelsen (1960:516) med tillämpningsföreskrifter till lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.

63 Jfr 2 § kungörelsen (1960:516) med tillämpningsföreskrifter till lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.

sjöterritorium, ska flyttas till annan uppläggningsort eller om fartyg tas ur trafik för annat än nyssnämnda syften.⁶⁴

5.2 Dispositionsförbud

I avvaktan på ett förfogandebeslut kan ett s.k. *dispositionsförbud* meddelas. Detta innebär att redaren förbjuds att överlåta, skada, gömma undan eller föra bort det fartyg som omfattas av dispositionsförbudet fram till dess förfogandebeslut meddelats. Dispositionsförbudet upphör efter en månad om förfogandebeslut dessförinnan inte har meddelats. Föreligger särskilda skäl kan dispositionsförbudet dock förlängas med ytterligare en månad.⁶⁵

Under tiden då dispositionsförbudet gäller har redaren en skyldighet att vårda fartyget.⁶⁶

Dispositionsförbud som fattats av annan än regeringen kan överklagas till regeringen.⁶⁷

Här ska särskilt noteras att dispositionsförbudet i viss utsträckning täcker ett område som även omfattas av tillståndskrav (se föregående avsnitt), samt att redare för uttagna fartyg ofta kan tänkas vara förpliktigade att avlämna sina fartyg i enlighet med redan meddelade uttagningsbeslut direkt vid höjd beredskap. Det är därför främst i fråga om fartyg som inte omfattas av tillståndsplikten och som inte heller är uttagna, där dispositionsförbudet kan komma till praktisk användning.

64 Jfr 4 kap. 4 § 2 och 3 st. sjötrafikkförordningen (1986:300).

65 6 § förfogandelagen.

66 13 § förfogandelagen.

67 16 § förfogandelagen.

6 FÖRSÄKRING

6.1 Allmänt

Sjöfarten är beroende av en fungerande försäkringsmarknad oavsett vilken beredskapsnivå som råder. Detta förhållande har tydligt visat sig vid såväl krig som i kristider. Inom ramen för uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret kommer det vara nödvändigt att staten tillsammans med redare och försäkringsbranschen utförligt analyserar behovet av olika sjöförsäkringar och hur dessa ska säkerställas. Nedan berörs endast några korta grunddrag på området för att bidra till helhetsförståelsen av handboken i övrigt.

Sjöförsäkringar delas normalt in i *civila försäkringar* resp. *krigsförsäkringar*. Krigsförsäkringarna täcker inte bara krigstillstånd, utan även typiskt sett användning av krigsvapen, inbördeskrig, sabotage och terrorhandlingar. Sådana risker är undantagna från de civila försäkringarna.

Redaren är normalt i behov av två huvudtyper av försäkringar avseende fartyget och det ansvar som följer med fartygsdrift och transportörsansvar. *Kasko-försäkringen* (eng. hull and machinery insurance) som i huvudsak är en sakskadeförsäkring avseende själva fartyget, resp. *PCI-försäkringen* (eng. protection and indemnity insurance) som är en ansvarsförsäkring.

I de fall en myndighet agerar som befraktare eller bokar last eller passagerare hos ett linjerederi är det primärt redaren och redarens försäkringsgivare som måste hantera försäkringsfrågan. Mot bakgrund av de speciella förhållanden som kan råda kan det dock vara nödvändigt att myndigheten aktivt deltar i denna hantering.

Är myndigheten själv redare måste riskerna med fartygsdriften och behovet av eventuell försäkring utredas noggrant. Här ska nämnas att det finns legala begränsningar i möjligheten att försäkra statlig egendom och verksamhet. Kammarkollegiet erbjuder dock myndigheter att, under vissa förutsättningar, teckna fartygsförsäkring avseende statsfartyg (närmare www.kammarkollegiet.se). Kammarkollegiets försäkringsvillkor avseende fartyg täcker emellertid inte krigsrelaterade risker.

6.2 Försäkring i krig eller krigsfara

Kommer Sverige i krig eller krigsfara inträder staten genom *Krigsförsäkringsnämnden* (KFN) som försäkringsgivare för svenskregistrerade fartyg.⁶⁸ Här ska också noteras att både de civila försäkringarna och krigsförsäkringarna i regel upphör att gälla omedelbart om ett fartyg skulle omfattas av ett förfogandebeslut.

⁶⁸ Se närmare lagen (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m. Statlig krigsförsäkring behandlas utförligt i SOU 2013:28 Försäkring på transportområdet i krig och kris.

7 BESIKTNING

7.1 Allmänt

Besiktning av fartyg i samband med säkerställande av fartygskapacitet för totalförsvaret kan delas in i följande tre huvudfall:

1. Besiktning vid befraktning, hyra och köp av fartyg
2. Besiktning vid uttagning av fartyg (*lämplighetsbesiktning*)
3. Besiktning vid förfogande över fartyg (*värderingsbesiktning*)

Som stöd för besiktningsarbetet finns ett allmänt utformat formulär avsett för protokoll vid besiktning av fartyg, benämnt *Besiktningsprotokoll – Fartyg*. För värderingsbesiktning vid sjötransportåläggande (7.4.4) finns ett förenklat formulär, benämnt *Förenklad värderingsbesiktning vid sjötransportåläggande*.

7.2 Besiktning vid befraktning, hyra och köp av fartyg

När det gäller säkerställande av fartygskapacitet genom avtal är besiktning av särskild vikt i samband med tidsbefraktning, hyra och köp av fartyg. Besiktningen sker då vid leverans/avlämnande samt i förekommande fall vid återlämnande. Utgångspunkten är vad parterna kommer överens om, och förekommande standardavtal på området innehåller vanligen en relativt utförlig reglering av besiktning.⁶⁹

Allmänt kan sägas att det ofta finns anledning att anlita specialister vid besiktning. Inom Försvarsmakten finns särskild kompetens på detta område vid *Militära Fartygsinspektionen* (MFI) som är en sektion vid *Militära Sjösäkerhetsinspektionen* (SJÖI).

69 Se t.ex. punkt 9 Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023, resp. punkt 8 Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023.

7.3 Besiktning vid uttagning av fartyg

7.3.1 Lämplighetsbesiktning

Besiktning av fartyg inför eventuell uttagning, nedan benämnd *lämplighetsbesiktning*, genomförs av resp. behovsmyndighet. Gäller besiktningen ett skepp (fartyg längre än 24 meter) ska, som nämnts ovan i avsnitt 3.5, andra behovsmyndigheter än Försvarsmakten vid denna besiktning bereda representant för Transportstyrelsen möjlighet att närvara.⁷⁰ Transportstyrelsen bedömer i varje enskilt fall om en representant, normalt en fartygsinspektör, ska närvara. Försvarsmakten har som uttagningsmyndighet inte någon uppgift inom ramen för denna typ av besiktning.⁷¹

Lämplighetsbesiktningen görs alltid efter kontakt med fartygets redare. Den ska genomföras så att den medför minsta möjliga olägenhet och tidsutdräkt för redaren.

Besiktningen dokumenteras på det sätt som behovsmyndigheten finner lämpligt, exempelvis genom blanketten *Besiktningsprotokoll – Fartyg*.

Om lämplighetsbesiktningen medför kostnader för redaren har redaren under vissa förhållanden rätt till skälig ersättning för dem. Det är upp till resp. behovsmyndighet att avgöra i vilken utsträckning och på vilken grund ersättning ska utgå.

7.3.2 Försvarsmaktens lämplighetsbesiktning

Försvarsmakten genomför normalt lämplighetbesiktning i två delar:

- *Förmågebesiktning* som utförs av representant för det krigsförband där fartyget avses att nyttjas. Denna besiktning tar sikte på fartygets kapacitet att utföra en viss typ av aktivitet, t.ex. möjlighet att transportera visst gods, eller tillföras viss utrustning.
- *Sjövärdighetsbesiktning* som utförs av Militära Fartygsinspektionen (MFI). Formerna för sjövärdighetsbesiktning regleras genom särskilda bestämmelser. Denna besiktning avser främst tekniska aspekter på

70 Jfr 14 § 2 st. förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

71 Jfr 7 § förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

fartyget, såsom skrovstyrka, stabilitet och sjösäkerhetsrelaterad utrustning.

Förmåge- och sjövärdighetsbesiktningen av ett fartyg kan samordnas.

7.4 Besiktning vid förfogande över fartyg

7.4.1 Värderingsbesiktning

När uttagna eller andra fartyg tas i anspråk med förfogande ska fartygets besiktigas. Denna besiktning benämns nedan och inom Försvarsmakten *värderingsbesiktning*. Om förfogandet sker med nyttjanderätt ska besiktning också ske när fartygen återlämnas. Syftet med värderingsbesiktningen är att dokumentera fartygets beskaffenhet, bl.a. som underlag för värderingsnämndens prövning av vilken ersättning som ska utgå.

Vid värderingsbesiktning av uttagna fartyg kan besiktningen utföras av endast en god man.⁷² Vederbörande ska utses av mottagningsmyndigheten bland de personer som utsetts till gode män av länsstyrelse. I de fall omständigheterna inte medger att god man kan medverka vid besiktning, typiskt sett på grund av skyndsamhetskrav, ska den mottagande myndigheten genom egen försorg besiktiga fartyget.

Utöver de anvisningar som ges i denna handbok gäller vid besiktningen även de anvisningar i ordningshänseende som chefen för A-platsen meddelar. Chefen för A-platsen bestämmer exempelvis om besiktnings omfattning med hänsyn tagen till tillgänglig tid innan fartyget måste tas i bruk, om den måste avbrytas, exempelvis av säkerhetsskäl eller på grund av att fartyget omedelbart måste flyttas eller användas.

Om besiktningen avbryts, måste den som gör besiktningen noggrant ange i vilka avseenden fartyget har hunnit besiktigas. Om det är möjligt ska besiktningen fortsätta senare. Fartyget ska besiktigas i det skick och med den utrustning det har vid avlämningen. Om viss utrustning tas i land och senare återlämnas åligger det den ansvariga myndigheten att meddela värderingsnämnden därom.

⁷² Jfr 16 § 3 st. förfogandeförordningen.

Utrustning får tas ombord och ändringar utföras samtidigt som besiktningen pågår. Det bör emellertid inte ske om besiktningen därigenom försvåras eller blir mindre tillförlitlig.

Om besiktningen därigenom påskyndas kan den som genomför besiktningen acceptera hjälp som chefen för A-platsen erbjuder, exempelvis genom att ställa personal till förfogande.

Antal gode män som ska medverka

När det gäller besiktning av icke uttagna fartyg ska denna göras av tre *gode män* (närmare avsnitt 7.4.5), medan det vid besiktning av uttagna fartyg räcker med att en god man besiktigar fartyget.⁷³

Av de tre gode männen ska beslutsmyndigheten utse en god man och redaren/fartygsägaren en god man. Dessa två gode män utser sedan gemensamt en tredje god man.⁷⁴

Besiktning genom mottagande myndighets försorg

Om besiktningen på grund av brådska eller av andra omständigheter inte kan göras av gode män ska den ske genom mottagande myndighets försorg.⁷⁵

7.4.2 Besiktningsprotokoll

Vid besiktning ska ett protokoll alltid upprättas.⁷⁶ Den allmänna blankett för besiktningsprotokoll som utformats av Försvarsmakten, *Besiktningsprotokoll – Fartyg*, kan användas i detta syfte. I avsnitt 7.5 nedan lämnas ytterligare information för besiktningen. Det är dock besiktningspersonalen själv som slutligen avgör i vilka avseenden fartyget ska besiktigas.

I vissa fall kan det vara motiverat att dokumentera uppgifter som det inte finns plats för på blanketterna i separata handlingar. Det kan också vara värdefullt att fotografera anordningar och utrustning.

⁷³ Jfr 16 § 1 och 3 st. förfogandeförordningen.

⁷⁴ Jfr 16 § 3 st. förfogandeförordningen.

⁷⁵ Jfr 15 § förfogandeförordningen.

⁷⁶ 17 § 3 st. förfogandeförordningen.

Notera att även redaren eller redarens ombud har rätt att få sina synpunkter nedtecknade i besiktningsprotokollet eller på en särskild bilaga.

Besiktningsprotokollet (originalet) ska skickas till länsstyrelsen. En kopia ska lämnas till redaren eller redarens ombud och en kopia ska behållas av den myndighet för vars behov förfogandet skett.⁷⁷

7.4.3 Besiktningen vid återlämnandet

Fartyg som varit ianspråktaga med nyttjanderätt ska, om det föreligger skador eller misstanke om skador, besiktigas även när de återlämnas. Syftet med denna besiktning är att dokumentera sådant som påverkar fartygets värde.⁷⁸

Denna besiktning är i princip av samma slag som värderingsbesiktningen vid avlämnande. Besiktningen vid återlämnandet sker däremot, som utgångspunkt, inte under samma tidspress som när fartygen avlämnas. Det är därför lämpligt att redaren kontaktas om tid och plats för besiktningen och redaren bör ges möjlighet att närvara själv eller genom ombud. Besiktningen bör i detta fall om möjligt göras av tre gode män. På så sätt ges såväl redaren som myndigheten möjlighet att utse varsin god man. Dessa två ska gemensamt utse den tredje.⁷⁹

Även denna besiktning kan dokumenteras på blanketten *Besiktningsprotokoll – Fartyg*.

7.4.4 Besiktning vid förfogande med sjötransportåläggande

Vid sjötransportåläggande (4.6) består förfogandet typiskt sett i en transport av gods eller personer (passagerare) från en hamn till en annan. Förfogandet upphör när godset lossats eller då passagerarna debarkerat fartyget och andra eventuella instruktioner från myndigheten har verkställts.

Sjötransportålägganden kan exempelvis bli aktuellt vid mobilisering och i andra sammanhang då tidsförhållandena sannolikt inte medger utrymme för medverkan från gode män. Den mottagande myndigheten måste då på egen

⁷⁷ 18 § förfogandeförordningen.

⁷⁸ Jfr 30 § förfogandelagen.

⁷⁹ 16 § 2 st. förfogandeförordningen.

hand besiktiga fartyget, vilket bör ske före lastning/embarkering resp. i direkt anslutning till lossning/debarkering.

För besiktningen kan blanketten *Besiktningsprotokoll – Förenklad värderingsbesiktning vid sjötransportåläggande* användas.

7.4.5 Gode män

De myndigheter som har behov av fartygskapacitet i krig eller krigsfara ska till länsstyrelse anmäla behov av gode män för värderingsbesiktning. Denna anmälan bör ske redan i fredstid. Länsstyrelsen ska upprätta en förteckning över lämpliga personer för denna uppgift.⁸⁰

I de fall gode män ska verkställa besiktningen kan blanketten *Kallelse av god man* användas. Dessa kallelser liksom de formella besluten om att utse en viss god man bör förberedas i fred.

De gode män som utsetts av länsstyrelse är civila personer. Eftersom en A-plats (4.4) som utgångspunkt blir ett legitimt militärt mål bör platsen för besiktningen noggrant övervägas.

7.5 Genomförande av besiktning

Vid förekommande besiktningar bör av tillsynsmyndigheter och klassificeringssällskap utfärdade certifikat och andra handlingar beträffande fartyget gås igenom och däri framställda erinringar och förbehåll uppmärksammas.

Det är av vikt att befintliga skador, felaktigheter och brister blir riktigt och fullständigt konstaterade och angivna i besiktningsprotokoll, så att detta vid fartygets återlämnande eller totalförlust kan utgöra en tillförlitlig grund för bedömandet av anspråk från redarens sida.

Vid besiktning ska vidare fartygets tillstånd fastställas från underhållssynpunkt, exempelvis beträffande förrostning, bottenmålning och målning i övrigt, drevning av däck och träbordläggning. I fråga om fartyg som är upptagna i klass ska även protokoll från senast genomförda klassbesiktning bifogas.

⁸⁰ Jfr 16 § 3 st. förfogandeförordningen.

8 REDARENS SKYLDIGHETER

8.1 Allmänt

Redarens/fartygsägarens skyldigheter och ansvar i egenskap av uthyrare vid bareboat-förhyrning resp. bortfraktare vid tids- och resebefraktning fastställs främst genom avtal och tillämplig lagstiftning (se kapitel 2 ovan). Särskilda förpliktelser kan också följa av exempelvis ramavtal mellan en myndighet och redaren. I detta avsnitt beskrivs redarens ansvar i samband med uttagning och förfogande.

8.2 Redarbegreppet

I dagligt tal används begreppet *redare* ofta för den fysiska eller juridiska person som äger ett fartyg, håller det i drift och sysselsätter det kommersiellt. Här kan nämnas att sjölagen använder begreppet *bortfraktare* för den som ingår avtal om bortfraktning av visst fartyg till en befraktare. Bortfraktaren kan vara fartygets redare, men måste inte vara det. I fråga om styckegodstransporter, som typiskt sett är aktuellt inom *linjesjöfarten* (avsnitt 2.2), används i sjölagen begreppet *transportör* för den som ingår avtal om styckegodstransport till sjöss med en transportkund (avsändare).

Numera föreligger ofta en uppdelning av de klassiska redarfunktionerna mellan flera olika bolag. I formell mening är redarbegreppet knutet till *driftsansvaret* för fartyget, vilket innefattar exempelvis bemanning och teknisk drift. Redaren är ofta, men inte alltid, även fartygets ägare. Vid exempelvis *bareboat-förhyrning* (avsnitt 2.5), som kan liknas vid en leasing, är den normala funktionsfördelningen att ägaren inte samtidigt är redare. Redare är i detta fall således den som hyr fartyget av fartygsägaren.

Eftersom redaren normalt är att anse som innehavare av fartyget i förfogandelagens bemärkelse kan beslut om uttagning, förfogande och dispositionsförbud riktas direkt till redaren, även om redaren inte är fartygets ägare.

8.3 Uttagning

8.3.1 Allmänt

Uttagningsbeslutet innehåller meddelandet om uttagning samt information om de skyldigheter som inträder vid förfogande, exempelvis att fartyget ska föras till viss A-plats. Det är således först vid förfogande eller vid meddelat *dispositionsförbud* (avsnitt 5.2) eller annan restriktion som några egentliga skyldigheter inträder för redaren, vid sidan av vad som anges nedan om deltagande i totalförsvarsplaneringen och uppgiftsskyldighet. Vissa skyldigheter i detta avseende kan också följa av avtal mellan redaren och staten.

8.3.2 Deltagande i totalförsvarsplaneringen och uppgiftsskyldighet

Redare har som näringsidkare en allmän skyldighet att delta i totalförsvarsplaneringen.⁸¹ Denna skyldighet innefattar bl.a. att på begäran från en totalförsvarsmyndighet lämna upplysningar om fartyget, dess besättning och rederiverksamheten.⁸² Typiskt sett kan det för redaren bli aktuellt att till uttagnings- eller behovsmyndighet lämna uppgifter som är nödvändiga för uttagning eller för att på annat sätt förbereda förfogande.⁸³

När det gäller *lämplighetsbesiktning* (7.3.1) av ett fartyg är redaren skyldig att medverka till att denna kan ske på den tid och plats som behovsmyndigheten bestämmer.⁸⁴

Ovannämnda skyldighet gäller under straffansvar och det utgår normalt inte någon ersättning för merarbete eller kostnader som uppstår inom ramen för medverkan vid totalförsvarsplaneringen.⁸⁵

81 Jfr 1 § lagen (1982:1004) om skyldighet för näringsidkare, arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i försvarsplanering.

82 Jfr 2 § 1 st. lagen (1982:1004) om skyldighet för näringsidkare, arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i försvarsplanering.

83 Jfr 48 § 1 st. förfogandelagen.

84 48 § 2 st. förfogandelagen.

85 Jfr 52 § 1 st. resp. 49 § förfogandelagen. Se dock 2 § 2 st. lagen (1982:1004) om skyldighet för näringsidkare, arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i försvarsplanering om ersättning vid "betydande kostnader".

8.3.3 Krigsorganisation

De fartyg som planeras kunna bli tagna i anspråk genom nyttjanderätt kan behöva användas med den ordinarie besättningen ombord. Därtill kan det i vissa fall vara nödvändigt att personal i rederiets landorganisation engageras i den fortsatta fartygsdriften. Detsamma gäller vid förfogande genom sjötransportåläggande. Redaren kan därför behöva vidta vissa planeringsåtgärder för att kunna upprätthålla en effektiv krigsorganisation.

När det gäller rederier med fartyg som omfattas av *ISPS-koden*⁸⁶ kan det vara lämpligt att samordna krigsorganisationen med det organisatoriska sjöfartsskyddet. ISPS-koden syftar till att skydda den internationella sjöfarten mot hot om avsiktliga olagliga handlingar, såsom terrorism och sjöröveri. ISPS-koden ställer bl.a. krav på s.k. *skyddsutredningar* och *skyddsplaner* för fartyg samt upprätthållande av särskilda skyddschefer både ombord (*fartygets skyddschef*) och i landorganisationen (*rederiets skyddschef*).

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) tillhandahåller stöd för de redare som kan komma i fråga för denna typ av planering.

8.3.4 Förvarande av meddelande om uttagning

Redaren erhåller ett *meddelande om uttagningsbeslut* (avsnitt 3.6). Detta ska förvaras på ett sätt som skyddar mot obehörig tillgång, lämpligen i land på t.ex. rederiets kontor där andra handlingar med högt skyddsvärde förvaras.

Redaren måste själv tillse att fartygets befälhavare och ägare (om det är någon annan än redaren) får relevant information om uttagningen.

8.4 Förfogande

8.4.1 Allmänt

Det är, som nämnts ovan, förfogandebeslutet och inte beslutet om uttagning som medför de egentliga förpliktelseerna för redaren. Särskilt ska dock understrykas att *beredskapslarm* förpliktigar redaren till ett uttaget fartyg att omedelbart tillhandahålla fartyget i enlighet med gällande meddelande om uttagning (avsnitt 3.6).

⁸⁶ Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, 2004.

Är personal krigsplacerad ombord eller i landorganisationen ska denna också omedelbart inställa sig för tjänstgöring i enlighet med gällande krigsplaceringsorder eller motsvarande handling.⁸⁷

Sättet för meddelande av förfogandebeslut behandlas under avsnitt 4.2.1 ovan.

8.4.2 Avlämnande, vårdplikt m.m.

Från den tidpunkt då redaren meddelas förfogandebeslut inträder följande skyldigheter:⁸⁸

- Fartyget ska avlämnas till eller på annat sätt tillhandahållas staten på den tid och plats som fastställts av den myndighet som fattat beslut om förfogande. Kan redaren inte uppfylla dessa skyldigheter ska detta utan dröjsmål anmälas till länsstyrelsen eller den myndighet som fattat beslut om förfogande.
- Fram till avlämnandet ska fartyget vårdas.
- Fartyget ska, innan det avlämnas eller tillhandahålls på annat sätt, sättas i ett sådant skick att det blir användbart för sitt ändamål.
- Redaren är skyldig att acceptera eller på egen hand själv utföra nödvändiga åtgärder, exempelvis viss ombyggnation och förflyttning av inredning och utrustning. För dessa åtgärder utgår i vissa fall ersättning.

Vidare gäller att varken redaren eller fartygets ägare får överlåta, förbruka, skada, gömma undan eller föra bort ett fartyg så länge det omfattas av förfogande.⁸⁹

Redaren är även skyldig att följa eventuella restriktioner i rätten att använda fartyget (avsnitt 5.1 och 5.2).

⁸⁷ 15 § förordningen (2015:1053) om totalförsvar och höjd beredskap.

⁸⁸ Jfr 13, 11, 12 §§ förfogandelagen.

⁸⁹ 5 § 3 st. förfogandelagen.

8.5 Tystnadsplikt

I den mån redaren eller någon annan fått kännedom om förhållanden av betydelse för folkförsörjningen, totalförsvaret, eller rikets säkerhet får dessa uppgifter inte obehörigen röjas och vad den enskilde fått veta får inte heller utnyttjas.⁹⁰ Tystnadsplikt kan även föreligga på andra grunder, exempelvis i de fall redaren har ett beredskapsavtal med en myndighet.

OBSERVERA!

Tystnadsplikt gäller i hög grad i fråga om beredskapsplanering, uttagning av egendom och förfogande.

⁹⁰ Jfr 51 § förfogandelagen resp. 7 § lagen (1982:1004) om skyldighet för näringsidkare, arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i försvarsplanering.

BEGREPP

Uppställningen är gjord i bokstavsordning. Notera att vissa begrepp i denna handbok även definieras i den löpande texten.

Begrepp	Förklaring och exempel
A-plats	En plats där uttagen egendom avlämnas till Försvarsmakten. På A-platsen ska egendomen mottas, besiktigas och värderas, genomgå eventuella tekniska åtgärder och överlämnas till krigsförband. (Ref.: Handbok Mobilisering 2019)
arbetsfartyg	Fartyg avsedda för att utföra vissa tjänster där fartyget i sig och dess utrustning används, exempelvis för sjömätning, rör- eller kabelutläggning, isbrytning, muddring, bogsering, bärgning, dykning och forskning.
avlastare	Den som avlämnar gods för lastning vid befaktning resp. gods för transport vid styckegodstransport. (eng. sender)
avståndsfrakt	Proportionell ersättning som under vissa förutsättningar kan utgå för gods som är i behåll om fartyget förliser eller av annan anledning inte når sin destination. (eng. distance freight)
avsändare	Den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss. (eng. shipper)
Barecon 2017	Standard Bareboat Charterparty, 2017
befraktare	Den som genom avtal för befordran befraktar ett fartyg från bortfraktaren. (eng. charterer)
behovsmyndighet	En myndighet för vars verksamhet förfogande förbereds genom uttagning.

HANDBOK

BIMCO	Baltic and International Maritime Council (redarorganisation som bl.a. utarbetar standardavtal för sjöfart)
bogserfartyg	Fartyg som drar eller skjuter på en eller flera bogserade enheter.
bokningsnota	Bekräftelse på transportavtal utfärdad av transportören, i regel med angivande av att viss plats bokats ombord samt referens till transportörens transportvillkor. (eng. booking note)
bortfraktare	Den som genom avtal för befordran bortfraktar ett fartyg till befraktaren. (eng. carrier/owner)
bredd	Fartygets största bredd i enlighet med dess måtbrev. (eng. breadth, B)
bruttodräktighet	Enhetslös volymenhet som baseras på fartygets storlek. Ett fartygs bruttodräktighet framgår av fartygets måtbrev. (eng. gross tonnage)
bunkerfartyg	Fartyg vars huvudsyfte är att lämna bunkerolja, flytande naturgas eller annat drivmedel till mottagande fartyg.
båt	Andra fartyg än skepp (vilket innebär fartyg med en största längd om högst 24 meter). (eng. boat)
bärgning	Åtgärd som vidtas för att i farvatten bistå ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara. (eng. salvage)
certeparti	Befraktningsavtal (eng. charterparty).
demurrage	Se överliggetidsersättning
deplacement	Vikten av det vatten ett fartyg undantränger (motsv. fartygets massa). Normalt anges

HANDBOK

	deplacementet då fartyget lastats till sitt lägsta tillåtna fribord. (eng. displacement)
deviation	Avvikelse från avtalad eller annars mest ändamålsenlig rutt. (eng. deviation)
dispositionsförbud	Förbud mot att överlåta, förbruka, skada, gömma undan eller föra bort egendomen i avvaktan på eventuellt beslut om förfogande.
djupgående	Fartygets djupgående i enlighet med dess mätbrev. (eng. draught, d)
dubbelregistrering	Avser förhållandet att ett fartyg är registrerat i två olika staters fartygsregister.
dödfrakt	Särskild ersättning som kan utgå då för lite last levereras eller lasten levereras så osorterad att fartygets kapacitet inte kan utnyttjas. (eng. dead freight)
dödvikt	Skillnaden i metriska ton mellan fartygets deplacement i vatten med densiteten 1,025 vid den lastvattenlinje som motsvarar det beräknade sommarfribordet och fartygets lättvikt. (eng. deadweight, DW)
ETA	Estimated Time of Arrival (beräknad ankomsttid)
ETD	Estimated Time of Departure (beräknad avgångstid)
farligt gods	Gods som definieras såsom farligt gods enligt lagen (2006:263) om farligt gods eller i särskild föreskrift på detta område. För sjöfartens del listas farligt gods i IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code). (eng. dangerous goods)

HANDBOK

fartyg	Farkost avsedd att användas för sjötransport. Enligt sjölagen krävs dessutom att fartyget har ett skrov och styrinrättning av vedertaget slag. (eng. vessel)
fartygsägare	Den fysiska eller juridiska person som har äganderätt till ett fartyg. I fråga om samtliga svenska skepp och båtar som är registrerade är även fartygsägaren registrerad i fartygsregistret. (eng. registered owner)
fiskefartyg	Fartyg som används yrkesmässigt för att fånga fisk eller andra levande tillgångar ur vattnet.
flaggstat	Den stat vars flagga ett fartyg har. (eng. flag state)
FSS	Föreningen Svensk Sjöfart
gemensamt haveri (GH)	Vissa frivilliga och extraordinära uppoffringar som sker för att rädda ett gemensamt intresse från hotande fara till sjöss. (eng. general average, GA)
GENCON 1994	Uniform General Charter, rev. 1994
GENCON 2022	Uniform General Charter, rev. 2022
GENTIME 1999	General Time Charter Party, 1999
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
god man	Person som verkställer besiktning av egendom i samband med förfogande.
hemort	Identifieringsuppgift i fartygsregistret som beskriver var ett fartyg hör hemma.
högsta beredskap	Den högre beredskapsgraden vid höjd beredskap. Den lägre är skärpt beredskap. Högsta beredskap innebär bl.a. att den som är krigsplacerad ska

HANDBOK

	inställa sig på sin tjänstgöring enligt krigsplaceringsorder eller motsv. handling, samt att myndigheter, kommuner och regioner samt vissa organisationer och företag organiseras om för totalförsvaret. Vid högsta beredskap sätts vissa författningar i tillämpning i syfte att ge samhället extra befogenheter.
höjd beredskap	Vid höjd beredskap kan delar av eller hela totalförsvaret krigsorganiseras. Vid krig eller fara för krig kan regeringen besluta om höjd beredskap i hela eller delar av Sverige. Höjd beredskap kan vara antingen skärpt eller högsta beredskap. Om Sverige är i krig råder högsta beredskap.
IMO	International Maritime Organization (Internationella sjöfartsorganisationen)
IMO-nummer	Unik kombination av nio siffror som tilldelas fartyg för identifiering. (eng. IMO Identification number)
isklass	Ett fartygs förmåga att uppträda under isförhållanden. (eng. ice class)
kasko-försäkring	Sakskadeförsäkring avseende ett fartyg (eng. hull and machinery insurance)
klasscertifikat	Certifikat utfärdat av ett klassificeringssällskap som intygar att fartyget är byggt och hållet i stand i enlighet med sällskapets regler. (eng. class certificate)
klassificeringssällskap	Organisation som utför viss tillsyn av fartyg på uppdrag av en flaggstat. (eng. classification society)
konossement	Transportdokument som används både vid befraktning och inom linjesjöfarten.

HANDBOK

	Konossementet är ett bevis om att transportavtal ingåtts på vissa villkor (avtalsfunktionen) och att visst gods tagits emot av transportören/bortfraktaren (kvittofunktionen). Det ger även innehavaren exklusiv rätt att få godset utlevererat på destinationsorten (omsättningsfunktionen). Som alternativ till konossementet finns den enklare sjöfraktsedeln. (eng. bill of lading, B/L)
krig eller krigsfara	Sådana förhållanden som är angivna 1 och 2 § förfogandelagen. Dessa paragrafer anger när förfogande får ske eller när regeringen får föreskriva att förfogande får ske.
kustsjöfart	Sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. Dock med den avgränsningen att s.k. inlandssjöfart och trafik som enbart sker i och i direkt anslutning till skärgårdar inte omfattas.
lagval	Val av vilket lands lag som ska tillämpas på ett avtal. (eng. choice of law)
liggetid	Den avtalade tid som befraktaren enligt resebefraktningensavtal har på sig att lasta resp. lossa fartyget. Överskrids denna tid inträffar normalt sett den s.k. överliggetiden, vilket ger bortfraktaren rätt till överliggetidsersättning. (eng. laytime)
lämplighetsbesiktning	Besiktning inför eventuell uttagning av ett fartyg. Delas i Försvarmakten in i förmågebesiktning och sjövärdighetsbesiktning.
längd	Fartygets största längd (LOA) i enlighet med dess måtbrev. (eng. length, L)
längdmeter	Lastkapacitet i fråga om ro-ro-fartyg

HANDBOK

maxfart	Fartygets högsta fart i knop som kan hållas under en begränsad tid. (eng. maximum speed)
MFI	Militära Fartygsinspektionen (sektion med ansvar för tillsyn av teknisk sjövärdighet inom Militära Sjösäkerhetsinspektionen).
mobilisering	Med mobilisering avses alla de åtgärder som krävs för att sammanföra personal, förnödenheter och anläggningar till ett krigsförband för att genomföra operationer efter av regeringen beslut om höjd beredskap och beslut om mobilisering. Mobilisering kan genomföras som allmän mobilisering (A-mob) eller partiell mobilisering (P-mob). Selektiv mobilisering sker inom ramen för partiell mobilisering. (Ref.: Reglemente Mobilisering 2018)
mobiliseringsansvarig	Därmed avses inte enbart Försvarsmakten, utan även civila myndigheter med motsvarande uppgifter inom området.
mottagare	Den som enligt transport- eller befraktningssavtal har rätt att få ut godset i lossningshamnen. (eng. consignee)
mottagningsförrättare	Av militärregionchef särskilt utsedd och utbildad befattningshavare som på avlämningsplats tar emot uttagna förnödenheter. Kan dessutom vara chef för A-plats. (Ref.: Handbok Mobilisering 2019)
mätbrev	Handling utfärdad av sjöfartsmyndighet (Transportstyrelsen i Sverige) efter genomförd skeppsmätning. Mätbrevet anger fartygets prestanda i fråga om exempelvis djupgående, längd, bredd och dräktighet. (eng. tonnage certificate)

HANDBOK

nettodräktighet	Enhetslös volymenhet som baseras på fartygets nyttiga volym. Ett fartygs nettodräktighet framgår av fartygets mätbrev. (eng. net tonnage)
nm	nautisk mil (motsv. 1 852 m)
NOR	Notice of Readiness (lastklarhetsnotis)
närsjöfart	Sjöfart mellan svenska och europiska hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen
off-hire	Bortfall av tidsfrakt pga. att befraktaren inte kan använda fartyget vid tidsbefraktning, t.ex. vid bärgning, maskinhaveri, underhåll eller avhjälpande av fel.
oljetankfartyg	Fartyg som är konstruerat eller anpassat för transport i bulk av flytande flambara produkter.
P&I-försäkring	Redarens centrala ansvarsförsäkring. (eng. protection and indemnity insurance)
passagerare	Samtliga personer ombord på ett fartyg utom befälhavaren, övriga ombordanställda, andra som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget, bärgare eller bärgares medhjälpare som följer med fartyget sedan detta drabbats av sjöolycka, personer som förs in till hamn efter att ha räddats ur sjönöd, och barn som inte har fyllt ett år. (eng. passenger)
passagerarfartyg	Fartyg som medför fler än tolv passagerare.
redare	Den som håller ett fartyg i drift, vilket kan vara fartygets ägare eller den som övertagit ansvaret för fartygets drift. På engelska används i regel ship owner eller operator för att beteckna denna

HANDBOK

	funktion. I sjösäkerhetssammanhang används även company som begrepp
resebefraktning	Befraktning där frakten ska beräknas för resa. (eng. voyage charter)
ro-ro-fartyg	Roll-on/roll-off-fartyg. Fartyg som har ett eller flera däck antingen stängda eller öppna, normalt inte indelade på något sätt och som regel löpande längs fartygets hela längd, i vilka gods (förpackat eller i bulk, i eller på vägfordon, inklusive vägtankfordon), släpvagnar, containrar, pallar, demonterbara eller bärbara tankar i eller på liknande lasttransportenheter eller andra behållare som normalt kan lastas eller lossas horisontellt.
ro-ro-passagerarfartyg	Fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.
SDR	Särskilda dragningsrätter (eng. special drawing rights)
servicefart	Den fart i knop som ett fartyg opererar på under normala väder och lastförhållanden. (eng. service speed)
SHEX	Sundays and holidays excluded (vid beräkning av liggetid)
SHINC	Sundays and holidays included (vid beräkning av liggetid)
signal	Av Transportstyrelsen tilldelad igenkänningssignal för fartyg. (eng. call sign)
sjöfraktsedel	Bevis för att avtal om sjötransport har ingåtts och om att transportören/befraktaren har tagit emot

HANDBOK

	godset och åtagit sig att lämna ut godset till den som anges som mottagare i sjöfraktsedeln. (eng. sea waybill, SWB)
SJÖI	Militära Sjösäkerhetsinspektionen
sjötransportåläggande	Förfogande enligt 5 § 1 st. 5 p. förfogandelagen, bestående i att ägaren eller innehavaren (redaren) till ett transportmedel (fartyg) åläggs att ombesörja viss transport.
skepp	Fartyg vars skrov har en största längd (LOA) som överstiger 24 meter. (eng. ship)
skärpt beredskap	Den lägre beredskapsgraden vid höjd beredskap. Den högre är högsta beredskap.
SOLAS 74	1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.
statsfartyg	Örlogsfartyg, forskningsfartyg samt andra fartyg och svävare som ägs eller brukas av en stat och nyttjas i icke-kommersiellt syfte. Statsfartyg delas in i örlogsfartyg (militära statsfartyg) och civila statsfartyg.
värderingsbesiktning	Besiktning av fartyg i samband med förfogande. Syftar bl.a. till att ligga till grund för värdering inför beslut om ersättning.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (räkneenhet avseende last motsv. en 20-fotscontainer)
tidsbefraktning	Befraktning där frakten ska beräknas för tid. (eng. time charter)
torrlastfartyg	Fartyg som är byggt med enkelt däck, toppvingar och hoppertankar i lastrummen, och som

HANDBOK

	huvudsakligen är avsett att frakta fasta bulklaster (såsom kol, timmer, malm, spannmål och kalk).
totalförlust	Innebörden av att ett fartyg helt förlorat sitt värde, antingen de facto (verklig totalförlust) eller pga. att det inte beräknas vara värt att återställa i användbart skick (konstruktiv totalförlust). (eng. total loss)
transportör	Den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss.
UTC	Koordinerad universell tid (Coordinated Universal Time), vilken är utgångspunkt för internationella tidsangivelser.
uttagningsmyndighet	Den myndighet som fattar beslut om uttagning av viss egendom. I fråga om fartyg är Försvarmakten uttagningsmyndighet.
värderingsnämnd	Nämnd för handläggning av ärenden om ersättning enligt förfogandelagen. På central nivå finns en riksvärderingsnämnd och på länsnivå finns lokala värderingsnämnder. (Ref.: Handbok Mobilisering 2019)
örlogsfartyg	Fartyg och svävare som tillhör en stats stridskrafter, har de yttre nationella kännetecken som utmärker örlogsfartyg, står under befäl av vederbörligen utnämnda officerare och är bemannade av besättningar underkastade fastställda disciplinregler.
överliggetid	Tidsperiod efter utgången liggetid som befraktaren får använda för lastning eller lossning och som ger bortfraktaren rätt till överliggetidsersättning. (eng. time on demurrage)

HANDBOK

överliggetidsersättning	I resebefraktningsavtal särskilt fastställd ersättning för överliggetid. (eng. demurrage)
-------------------------	---

REDAKTIONELL INFORMATION

Denna handbok har producerats i två steg. I *steg 1*, som Marinstaben har ansvarat för, genomfördes en allmän uppdatering av innehållet i H FARTYG 2000 (Handbok om förberedelser i fred och anskaffning under krig och krigsfara av fartyg för totalförsvarets behov). I *steg 2*, som Produktionsledningen och senare Försvarsstaben vid Högkvarteret har ansvarat för, har dels en mer genomgripande bearbetning skett, dels har ett antal nya avsnitt och formulär tillförts.

Till grund för produktionen har legat SC-uppgift 820-243 (steg 1) resp. SC-uppgift 121-192 (steg 2). Genom handboken uppfylls i fråga om fartyg 32 § förfogandeförordningen (1978:558), som anger att Försvarsmakten ska fastställa formulär till blanketter samt utarbeta information om förfogande.

I denna publikation har följande personer ur Försvarsmakten medverkat:

Per Thurhammar har varit ansvarig för lösandet av SC-uppgift 121-192 i dess helhet. Som projektledare för SC-uppgift 121-192 har Stefan Nohrenius fungerat. Christoffer Wenger har fungerat som biträdande projektledare under perioden 210901-220601. Nils Mårtensson har varit ansvarig publikationssamordnare vid FST STÖD LOG.

Projektledare vad gäller produktionen av handboken har varit Mikael Moberg (steg 1) och Mattias Widlund (steg 2). Dessa har även fungerat som sammanhållande författare.

Särskild granskning av sakinnehållet har utförts av Karl-Henrik Anner, MS, Lennart Ehergård, FMLOG, Thomas Eneqvist, SÄKINSP/SJÖI, Peter Fagerström, FST, David Granbom, FMLOG, och Peter Thomson, OPL.

Metodiken för förhyrning, uttagning och förfogande enligt handboken har även prövats och utvärderats inom ramen för studieförsök SJÖ212301SF MMR (Mobilt modulärt minräls- och rangeringssystem). Projektledare för detta studieförsök har varit Anders Ellström.

De svenska standardformulär som refereras till i kapitel 2 är framtagna i samverkan med Föreningen Svensk Sjöfart. Vid produktionen av dessa har

David Granbom varit huvudansvarig vid Försvarsmakten. Övriga medverkande från Försvarsmakten har varit Michael Melz, David Spangenberg och Mattias Widlund. Till *Försvarsmaktens köpeavtal – Fartyg 2023* har som förlaga använts ett formulär ursprungligen framtaget av tidigare advokaten Rolf Ihre.

Omslagsbilden är framtagen av Anna-Karin Wetzig.

Följande organisationsenheter/avdelningar inom Försvarsmakten har lämnat remissvar eller deltagit i beredningen med synpunkter på annat sätt:

FMLOG, FST JUR, OPL J4, FST RHS, HKV SÄKINSP/SJÖI och SSS.

Inkomna remissvar har beaktats och aktiverats.

Följande myndigheter och branschorganisationer har lämnat remissvar på innehållet:

Energimyndigheten, Föreningen Svensk Försäkring, Föreningen Svensk Sjöfart, Försvarets materielverk, Länsstyrelserna i Västmanland, Uppsala län, Stockholms län, Västra Götaland, Västerbotten och Blekinge län (sammanhållet remissvar), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Plikt- och prövningsverket, Polismyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Inkomna remissvar har beaktats och aktiverats.

Orienterande föredragningar har skett för C FST STÖD generalmajor Stefan Sandborg den 8 maj 2023 resp. för MC konteramiral Ewa Skoog-Haslum den 7 juni 2023.

Beslutsföredragning har skett för LOGCH brigadgeneral Claes Isoz den 21 augusti 2023.

I förhållande till H FARTYG 2000 ska följande ändringar och tillägg kort uppmärksammas:

HANDBOK

- **Kapitel 1** är nyskrivet och syftar till att ge en allmän introduktion på området.
- **Kapitel 2** är nyskrivet och motsvarar delvis kapitel 9 i H FARTYG 2000 (Anskaffning genom avtal). Kapitlet behandlar mer ingående de olika formerna för kontraktering i fråga om fartygskapacitet, än vad som är fallet i kapitel 9 H FARTYG 2000.
- **Kapitel 3** motsvarar delvis kapitel 2 i H FARTYG 2000 (Uttagning och andra förberedelser i fred). Kapitlet har utökats. Avsnitt 2.6 i H FARTYG 2000 (Skyldigheter i fred p g a uttagningsbeslutet) motsvarar avsnitt 8.2 i H FARTYGSKAPACITET.
- **Kapitel 4** motsvarar kapitel 4-6 i H FARTYG 2000.
- **Kapitel 5** och **Kapitel 6** är nyskrivna och syftar till att sätta säkerställande av fartygskapacitet vid krig eller krigsfara i en bredare kontext.
- **Kapitel 7** innehåller en samlad beskrivning av besiktning och motsvarar delvis avsnitt 3.1 (Lämplighetsbesiktning), 5.3.1 (Värderingsbesiktning) och 10.1 (Besiktningen vid återlämningen) i H FARTYG 2000.
- **Kapitel 8** motsvarar delvis avsnitt 2.6 (Skyldigheter i fred p g a uttagningsbeslutet). I övrigt är kapitlet nyskrivet och syftar till att ge en sammanhängande beskrivning av den civila redarens skyldigheter med fokus på uttagning och förfogande av fartyg.
- **Begrepp** är nytt. Endast ett fåtal definitioner återfanns i avsnitt 1.2 i H FARTYG 2000.

BILDFÖRTECKNING

I denna publikation förekommer inga bilder med verkshöjd.

KÄLLFÖRTECKNING

I den här versionen av H FARTYGSKAPACITET har följande källor använts:

Källor utanför Försvarsmakten

EU-rättsakter och internationella konventioner

- 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna)
- Förordning (EU) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen)
- Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, 2004 (ISPS-koden)

Svensk författningssamling (SFS)

- förfogandeförordningen (1978:558)
- förfogandelagen (1978:262)
- förordningen (1992:391) om uttag av egendom för totalförsvarets behov
- förordningen (2015:1053) om totalförsvaret och höjd beredskap
- jordabalken (1970:994)
- kungörelsen (1960:516) med tillämpningsföreskrifter till lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg
- köplagen (1990:931)
- lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m.m.
- lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg
- lagen (1982:1004) om skyldighet för näringsidkare, arbetsmarknadsorganisationer m.fl. att delta i försvarsplanering
- lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap
- lagen (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m.
- lagen (2006:263) om farligt gods
- sjölagen (1994:1009)
- sjömanslagen (1973:282)
- sjötrafikförordningen (1986:300)

Standardavtal och standardvillkor

- Asbatankvoy, 1977
- BIMCO, Laytime Definitions for Charter Parties, 2013
- Försvarsmaktens köpeavtal – Fartyg 2023
- Försvarsmaktens resebefraktningsavtal 2023
- Försvarsmaktens sjöfraktsedel 2023
- General Time Charter Party, 1999 (Gentime 1999)
- Memorandum of agreement for ship sale and purchase, 2022 (SHIPSALE 22)
- Non-negotiable General Sea Waybill, 2016 (Genwaybill 2016)
- North Sea Standard Conditions of Carriage, 1994 (rev. 2001)
- Norwegian Saleform, 2012 (SALEFORM 2012)
- Shelltime 4, 2003
- Standard Bareboat Charterparty, 2017 (Barecon 2017)
- Standard Time Charter Party for Ropax Vessels, 2015 (Ropaxtime 2015)
- Svenskt hyresavtal – Bareboat 2023
- Svenskt tidsbefraktningsavtal 2023
- Uniform General Charter, rev. 1994 (Gencon 1994)
- Uniform General Charter, rev. 2022 (Gencon 2022)

Litteratur

- Gorton, Lars, Ihre, Rolf, Sandevärn, Arne (1989), *Befraktning*. LiberHermod.
- Prop. 1977/78:72 *Om förfogandelag m.m.*
- SOU 2013:28 *Försäkring på transportområdet i krig och kris.*

Källor inom Försvarsmakten

Anvisning

Logistik 2023, gällande från 2023-03-30

Regler, bestämmelser och handböcker som påverkat innehållet i denna handbok

Reglemente

Mobilisering 2018, gällande från 2018-01-01

HANDBOK

Handbok	Mobilisering 2019, gällande från 2019-07-01
Handbok	Civil-militär samverkan 2016, gällande från 2016-08-01
Handbok	Transporter transportsätt SJÖ 2020, gällande från 2020-07-01

Handbok Säkerställande av fartygskapacitet (H FARTYGSKAPACITET) innehåller anvisningar med förklaringar och beskrivningar för hur fartygskapacitet säkerställs genom avtal respektive förfogande, samt hur förberedelser för förfogande sker genom uttagning av fartyg och andra åtgärder i fred.



FÖRSVARSMAKTEN