

# Hamnregler

## för verksamheten i Gävle hamn

*Antagna den 27 oktober 2003 och gällande från den 1 november 2003  
(Reviderad: 240103)*

Styrelsen för Gävle Hamn AB (Hamnbolaget) har med stöd av Hamnordningen 9 § antagit följande regler för trafiken och den kommersiella verksamheten i Gävle hamn (Hamnen).

### **Inledning**

#### **1 §**

Verksamheten i Hamnen regleras av:

- Hamnordning för Gävle Hamn AB (Hamnordning),
- Hamnregler för verksamheten i Gävle hamn (Hamnregler) och
- Taxor och Föreskrifter för Gävle Hamn AB (Taxor/Föreskrifter).

Hamnordning, Hamnregler och Taxor/Föreskrifter, som tillhandahålls på begäran, finns tillgängliga hos Hamnbolaget, på Hamnbolagets hemsida [www.gavlehamn.se](http://www.gavlehamn.se).

### **Allmänna ordningsregler**

#### **2 §**

Obehöriga får inte vistas i Hamnen.

#### **3 §**

Hamnbolagets kunder och andra som vistas inom Hamnen är skyldiga att rätta sig efter regler och anvisningar som utfärdats av Hamnbolaget eller som meddelas av företrädare för Hamnbolaget. Besökare till Hamnen ska på anmodan uppvisa giltig legitimation.

#### **4 §**

Hamnbolaget äger rätt att vidta sådana skäliga åtgärder som erfordras till skydd för personer, miljö, fartyg och gods och för att Hamnen som helhet ska få en effektiv och säker genomströmning av fartyg och gods.

#### **5 §**

Fartyg som trafikerar Hamnen ska vara så inrättade och hanteras så att fara för person, egendom och miljö inte uppkommer. Med hantering avses såväl hantering av fartyget som hantering av fartygets utrustning.



Gods, fordon eller annat material ska hanteras, läggas eller ställas upp på plats som anvisas av företrädare för Hamnbolaget och på sådant sätt att hamnplaner, byggnader, gatubeläggningar, spår, kranar och annat inte skadas, att brandgator inte blockeras och att fara för person eller miljö inte uppkommer.

**6 §**

Dykning och undervattensarbeten får ske endast efter tillstånd av Hamnbolaget.

**7 §**

Uppläggning av fartyg får ske endast efter tillstånd från Hamnbolaget.

**8 §**

Befälhavare, redare, ägare eller ombud för någon av dessa ska omedelbart anmäla till Hamnbolaget om ett fartyg sjunkit, stött på grund eller blivit manöverodugligt.

Ägare till annat sjunket föremål som kan utgöra hinder för eller skada på fartyg eller anläggning ska göra en anmälan till Hamnbolaget. Om annan än ägaren hade föremålet om hand när det sjönk, åligger anmälningsskyldigheten denne. Om föremålet har förlorats från ett fartyg ska fartygets befälhavare, redare eller ägare eller ombud för någon av dessa göra anmälan.

**9 §**

Inrättande av förtöjningsplatser eller uppläggning av rörledningar, kablar eller andra ledningar, pontoner eller tillfälliga broförbindelser och liknande anläggningar får inte ske utan tillstånd från Hamnbolaget.

**10 §**

Den som inom Hamnen skadar person, fartyg, anläggning, gods eller någon annan egendom ska omedelbart anmäla detta till Hamnbolaget.

**11 §**

Under lastning och lossning får öppen eld inte användas eller rökning förekomma i lastrum eller på däck invid lastlucka. Användning av öppen eld eller rökning får inte heller förekomma där anslag om sådant förbud finns.

**12 §**

Flygplan får inte landa inom Hamnen utan tillstånd av Hamnbolaget.

**Farligt gods**

**13 §**

Gällande lagstiftning om hantering och transport av farligt gods ska efterföljas av den som transporter sådant gods till eller från Hamnen samt av den som i Hamnen lägger upp eller på annat sätt hanterar farligt gods.

Beträffande gods som inte är klassificerat som farligt gods men som ändå kan medföra fara eller olägenhet ska erforderliga försiktighetsåtgärder iakttas och förhandsanmälan göras till Hamnbolaget.





## **Fartygsavfall**

### **14 §**

Avfall som ett fartyg avser lämna i Hamnen ska anmälas i god tid i rapporteringssystemet för fartygsavfall. Avfallet ska sorteras enligt Hamnbolagets anvisningar och ska lämnas vid de avfallsstationer som finns utplacerade i hamnområdena.

Om ett fartyg avser att lämna avfall som är eller misstänks vara smittat och därmed innebär en potentiell hälsorisk, ska fartyget anmäla detta till Hamnbolaget före ankomst. Fartyget ska sedan följa Hamnbolagets specifika anvisningar avseende hur detta avfall ska hanteras.

## **Landström till fartyg**

### **15 §**

Hamnbolaget erbjuder landström till anlöpande fartyg vid följande kajer:

- Kaj 16
- Kaj 27 (energikajen)

Fartyget bär det fulla ansvaret att det är fullt kompatibelt till Hamnbolagets landströmanläggning, tekniskt såväl som säkerhetsmässigt.

Förutsättningar, information samt avgifter för elanslutning av fartyg finns att tillgå i specifik dokumentation på Hamnbolagets hemsida [www.gavlehamn.se/service-och-terminaler/](http://www.gavlehamn.se/service-och-terminaler/).

Fartyg som önskar nyttja landströmanslutning i Hamnen ska anmäla detta inför varje anlop. Denna anmälan ska ske skriftligt via ett e-post till [trafik@gavlehamn.se](mailto:trafik@gavlehamn.se), senast 24 timmar innan ankomst till kaj.

Fartyg som önskar nyttja landströmsanslutning vid kaj 27 (energikajen) ska, utöver ovanstående, göra en anmälan till Hamnbolaget om önskemål att nyttja landströmsanslutning minst 72 timmar före det första planerade anlopet till Hamnen då landströmsanslutningen avses nyttjas. Undantag från kravet om 72 timmars föranmälan kan göras i vissa fall, under förutsättning att Hamnbolaget hinner hantera anmälan i tid. Anmälan ska ske skriftligt via ett e-post till [trafik@gavlehamn.se](mailto:trafik@gavlehamn.se). För att få koppla upp sig mot Hamnbolagets landströmsanläggning vid kaj 27, måste fartyg av Hamnbolaget erhålla ett godkännande innan första tillfället för elanslutningen.

## **Taxor**

### **16 §**

Hamnbolagets avgifter publiceras i Taxor/Föreskrifter. För tjänster som inte ingår i Taxor/Föreskrifter lämnas uppgifter på begäran.

### **17 §**

Hamnbolaget äger rätt att debitera orsakande fartyg eller lastägare för sådana kostnader som uppstått genom åtgärder enligt Hamnreglernas 4 §.





## **18 §**

Hamnavgifter för fartyg och last samt andra avgifter som debiteras av Hamnbolaget ska, om inte annat överenskommes, erläggas innan fartyget lämnar Hamnen.

Hamnbolaget kan efter egen bedömning och mot säkerhet acceptera senare betalning.

## **Sjötrafik**

### *Anmälningsskyldighet*

## **19 §**

När fartyg ska anlöpa och avgå från Hamnen ska fartygets befälhavare eller redare, eller ombud för någon av dessa, anmäla detta till Hamnbolaget, antingen via Maritime Single Window (MSW) eller via e-post till [trafik@gavlehamn.se](mailto:trafik@gavlehamn.se). Anmälningsskyldigheten gäller inte för fartyg som endast passerar Hamnens vattenområde.

Anmälan ska ske i så god tid som möjligt, dock inte senare än 24 timmar före fartygets ankomst respektive senast när fartyget är klart att avgå. Hamnbolaget kan medge kortare anmälningstid eller befrielse från anmälningsskyldigheten.

Hamnbolaget, eller en av Hamnbolaget utsedd terminaloperatör, bekräftar anmälningar och anvisar kajplats och turordning med hänsyn till den trafiksituation som råder eller förväntas då anmälan görs eller kajplats anvisas. Fartyg i tidtabellsbunden linjetrafik kan ges företräde. Hamnbolaget ansvarar inte för förseningar eller andra följder orsakade av ändringar i trafiksituationen, handhavandefel av hamnsystem och tillhörande mjukvara, mjukvaru- och systemfel, eller andra händelser utanför Hamnbolagets kontroll.

För alla fartyg på väg till Energihamnen i Gävle hamn, kaj 1 och 27, gäller ett obligatoriskt kösystem, "Time Slot Gävle". Varje fartyg ska ansöka om en köplats för att kunna få tillstånd att ankomma kaj 1 och 27.

Fartyg som ankommer Gävle hamns yttre hamnområde ska ha en köplats för att ha rätt att gå till kaj 1 och 27 och det är alltid aktuell köordning som gäller. Rätt att gå till kaj 1 och 27 vid en erhållen giltig köplats gäller endast under förutsättning att fartyget är klart för att lasta eller lossa last.

Ansökan om köplats ska göras via Hamnbolagets hemsida för köanmälan. Mer information om kösystemet samt ansökningsprocessen för köplats finns i Drifföreskrifter Gävle Energihamn och på [www.gavlehamn.se/trafikinformation/](http://www.gavlehamn.se/trafikinformation/).

När ett fartyg har ansökt om en köplats och fått ett bekräftat RTA (Recommended Time of Arrival) till Gävle hamns yttre hamnområde av Hamnbolaget har fartyget en officiellt bekräftad köplats till kaj 1 och 27. Plats i kösystemet bestäms av det bekräftade RTA till Gävle hamns yttre hamnområde som erhållits av Hamnbolaget. Hamnbolaget kan bryta aktuell köordning om särskilda skäl föreligger utan att någon hamnaktör och/eller fartyg kan kräva ersättning för eventuell försening eller annan typ av kostnad.





## 20 §

Fartygets ägare, operatör eller ombud ska senast vid fartygets ankomst till Hamnen lämna sådan information som erfordras för beräkning av fartygsavgifter.

Preliminära uppgifter om ankommande och utgående gods lämnas senast vid lossningens eller lastningens början. Slutliga uppgifter ska lämnas senast två arbetsdagar efter fartygets avgång från Hamnen.

Uppgifter om fartygets namn, igenkänningssignal, registrerad ägare samt beställande operatör, om denna är annan än ägaren, ska lämnas till fartygets fartygsagent eller direkt till Hamnbolaget.

### *Hamnbogsering*

## 21 §

Bogsering, eskort och annan assistans av fartyg får endast ske av för ändamålet lämpligt utrustade båtar. Dispens kan utfärdas av Hamnbolaget. För bogserbåtsbolag som opererar inom Hamnens hamnområde krävs att den som ansvarar för verksamheten inklusive dennes personal och utrustning ska:

- inneha de utbildningar, godkännanden och certifikat från myndigheter med flera som krävs för verksamheten,
- följa alla lagar, regler och övriga standarder som är tillämpliga för verksamheten,
- ha erhållit ett skriftligt medgivande från Hamnbolaget att få bedriva verksamheten, vilket baserar sig på bogserbåtsbolagets, inklusive dennes personals, dokumenterade erfarenhet och lokalkännedom avseende hamnområdet.

Regler för bogserbåtsassistans och säkerhetsbogsering i Hamnen är framtagna i samråd med Sjöfartsverket och ger information om antalet bogserbåtar vid ankomst/avgång till Hamnen. Vid beräkning av antalet bogserbåtar är utgångspunkten normala strömförhållanden och vindstyrka på max 10 m/s.

Vid ogynnsamma strömförhållanden och vindstyrkor över 10 m/s kan det bli aktuellt med fler bogserbåtar än vad som föreskrivs. Lotsen avgör tillsammans med fartygets befälhavare från fall till fall huruvida en planerad fartygsoperation kan utföras med tillräckliga säkerhetsmarginaler.

### *Ankomst*

## 22 §

Fartyg på väg från sjön mot Gävle äger företräde till Norra farleden (Holmuddsrännan) framför fartyg på väg från Gävle mot sjön. Handelsfartyg äger alltid företräde framför fritidsfartyg.

## 23 §

Följande gäller för krav på säkerhetsbåtar (eskort) genom Holmuddsrännan vid ankomst och avgång till/från Hamnen:

- Säkerhetsbogsering genom Holmuddsrännan är obligatorisk för alla lastade tankfartyg med en längd (LOA) över 180 meter. Bogserbåt av typen ASD med minst 50 tons dragkraft (BP) ska vara kopplad akter innan passage av Holmuddsrännan påbörjas.
- Lastade tankfartyg med en längd (LOA) över 200 meter ska utöver ovanstående krav dessutom ha en bogserbåt kopplad i fören med minst 30 tons dragkraft (BP).





För ankommande tankfartyg med en längd (LOA) över 200 meter tillåts inte passage genom Holmuddsrännan om sikten understiger två nautiska mil (exempelvis att lykta placerad på "Grynet nedre" inte syns vid Holmuddsrännans gir).

Enligt OCIMF:s rekommendationer i enlighet med publikationen "Recommendations for ships' fittings for use with tugs" ska säker arbetslast (SWL = Safe Working Load) för fastsättningsanordningar, d.v.s. pollare och klys, vid säkerhetsbogsering vara:

- Tankers med dödvikt om 20 000 – 49 999 DWT = SWL minimum 100 ton.
- Tankers med dödvikt om 50 000 DWT och mer = SWL minimum 200 ton.

Om ett fartyg inte uppfyller ovan nämnda rekommendationer gällande hållfasthet för pollare och klys krävs en extra bogserbåt.

#### Assistans till/från kaj

#### 24 §

Vid ankomst och avgång till alla kajplatser i Hamnen gäller följande krav på bogserbåtsassistans enligt tabell nedan (gäller vid Fredriksskans och Granudden). Tabellen ger minsta antalet bogserbåtar som ska användas, oavsett om den sammanlagda dragkraften (BP) kan uppnås med färre bogserbåtar än som anges i tabellen nedan.

Beroende på fartygs längd (LOA), tekniska utrustning samt till/från vilken kaj så bestäms minsta antalet bogserbåtar och minsta total BP (ton). Minsta total BP anges inom parentes.

Fredriksskans (FSK)	Fartyglängd LOA (m)	FP utan bogp.	FP med bogp.	CPP och bogp.	CPP och aktivt roder och bogp.
FSK # 1	100 - 159	1 (20 ton) <sup>1</sup>	1 (20 ton) <sup>1</sup>	0	0
	160 - 179	2 (50 ton)	1 (30 ton)	1 (30 ton)	1 (30 ton)
	180 - 190	2 (80 ton)	2 (50 ton)	1 (50 ton)	1 (50 ton)
FSK # 4-19	110 - 149	1 (20 ton) <sup>1</sup>	1 (20 ton) <sup>1</sup>	0	0
	150 - 169	2 (50 ton)	1 (30 ton)	1 (30 ton)	1 (30 ton)
	170 - 190	2 (80 ton)	2 (50 ton)	2 (50 ton) <sup>2</sup>	1 (50 ton)
FSK # 23-25	100 - 159	1 (20 ton) <sup>1</sup>	1 (20 ton) <sup>1</sup>	0	0
	160 - 179	2 (50 ton)	1 (50 ton)	1 (30 ton)	1 (30 ton)
	180 - 199	2 (80 ton)	2 (70 ton)	2 (50 ton)	1 (50 ton) <sup>3</sup>
	200 - 249 <sup>4</sup>	3 (100 ton)	2 (80 ton)	2 (80 ton)	2 (80 ton)
FSK # 27 Granudden # 301 - 303	100 - 159	1 (20 ton) <sup>1</sup>	0	0	0
	160 - 179	2 (50 ton)	1 (50 ton)	1 (30 ton)	0
	180 - 199	2 (80 ton)	2 (70 ton)	2 (50 ton)	1 (50 ton)
	200 ->200	3 (100 ton)	2 (80 ton)	2 (80 ton)	2 (80 ton)

Vid bogserbåtsassistans ska minst en bogserbåt vara av typen Traktor/ASD med minst BP 30 ton om ej annat anges i tabell.

<sup>1</sup> Konventionell bogserbåt kan assistera.

<sup>2</sup> Efter minst 3 anlöp kan antalet bogserbåtar minskas till 1 bogserbåt efter godkännande av Hamnbolaget.

<sup>3</sup> Vid vindar över 10 m/s bör beräkning av containerfartygets vindyta och ökad vindkraft göras för att säkerställa att aktuell bogserbåtskraft är tillräcklig.

<sup>4</sup> För containerfartyg med LOA > 199,99 m gäller max medelvind 12 m/s, för vindstyrka däröver medges ingen passage genom Holmuddsrännan. Ref. ViVa mätstation Bönan.

Vid vindar över 10 m/s samt i Hamnen inneliggande förtöjda fartyg kan påverka kravet på antal bogserbåtar. Referensstation ViVa/Gävle hamn (Gävle Hamn AB).





FP = Fast Propeller / Fixed Propeller

CPP = Controllable Pitch Propeller

Bogp. = Bogpropeller / Bow Thruster

Aktivt roder = Becker / Schilling / POD eller motsvarande lyftförmåga av akterskepp

BP = Dragkraft / Bollard Pull (ton)

### **25 §**

Hamnbolaget kan vid behov införa temporära begränsningar av fartygens längd, bredd och djupgående.

### **26 §**

Fartyg får inte framföras närmare förtöjda tankfartyg än 25 meter.

### **27 §**

Fartyg får inte ankra eller släpa ankare inom de områden som markerats med ankringsförbud i sjökortet. Har ankring eller släpning av ankare ändå skett ska detta anmälas till Hamnbolaget.

### **28 §**

Fartyg får inte föras in i Hamnen, om det finns risk för att fartyget på grund av sitt skick eller annan orsak kan komma att sjunka, hindra fartygstrafiken eller på annat sätt utgöra fara för ordningen eller säkerheten inom Hamnen.

*Förtöjning, förhalning, förflyttning med mera*

### **29 §**

Fartyg får endast läggas, förtöjas eller ankras på plats som anvisas av Hamnbolaget. Förtöjning får endast utföras av Hamnbolaget godkänd aktör. Det är obligatoriskt krav på användande av båtman för samtliga fartyg som anlöper Fredriksskans kaj 1 och kaj 27. För fartyg som anlöper övriga kajer i Hamnen är det obligatoriskt krav på användande av båtman för fartyg som är längre än 80 meter (gäller vid Fredriksskans och Granudden). De obligatoriska kraven på användande av båtman gäller både vid ankomst och vid avgång. För fartyg som understiger längden för det obligatoriska kravet på användande av båtman och vilka väljer att anlöpa Hamnen utan assistans från båtman, gäller att landgång ska vara satt samt att varselkläder och skyddsutrustning (skyddsskor, flytväst, hjälm) ska användas. Fartygets befälhavare ska hålla sig underrättad om vattendjup vid anvisad tilläggs-, förtöjnings- eller ankarplats.

### **30 §**

Vid förtöjning, ankring och förhalning ska befälhavaren se till att andra fartyg eller kajer, bryggor eller liknande anläggningar, kablar eller ledningar inte skadas samt att fartygstrafiken inte onödigtvis hindras eller störs. Fartygets befälhavare ska se till att fartyget är väl förtöjt.

### **31 §**

Befälhavare, redare eller ägare ska på anmaning av företrädare för Hamnbolaget flytta eller förhala fartyget eller vidta andra åtgärder med fartyget vilka är påkallade med hänsyn till ordningen, säkerheten och den kommersiella driften i Hamnen. Hamnbolaget står ej för kostnader som uppkommer i.o.m. flytt eller förhalning av fartyg.







**32 §**

Innan ett reparations- eller underhållsarbete eller motsvarande arbete från kaj eller flotte, undervattensarbeten eller dylikt påbörjas ska tillstånd inhämtas från Hamnbolaget.

**33 §**

Innan fartyg genom reparation eller motsvarande arbete tillfälligt görs manöverodugligt ska tillstånd inhämtas från Hamnbolaget.

**34 §**

Rundkörning av propeller vid kaj får ske endast efter tillstånd från Hamnbolaget.

**Fordonstrafik**

**35 §**

Förare av fordon och gångtrafikanter som vistas inom Hamnen ska följa de trafikregler och anvisningar som finns samt i övrigt uppträda så att olyckor undviks.

**Terminalbestämmelser**

**36 §**

"Sveriges Hamnars Terminalbestämmelser 1989" (Terminalbestämmelserna) är tillämpliga såväl på sådana uppdrag som anges i Terminalbestämmelsernas § 1 som på övriga kommersiella tjänster som tillhandahålls av Hamnbolaget. Terminalbestämmelserna, som ingår som en del av dessa Hamnregler, återges i sin helhet i Bilaga 1 till dessa Hamnregler.

Särskilt, men utan åsidosättande av övriga klausuler, hänvisas till Terminalbestämmelsernas

- Ansvarsbestämmelser (§ 2)
- Reklamation och Preskription (§ 3)
- Försäkring (§ 4)
- Uppdragsgivarens informationskyldighet och ansvar (§ 5)
- Hinder för uppdragets fullgörande (§ 6)
- Panträtt (§ 8)

I tillägg till Terminalbestämmelserna gäller nedanstående regler 37-39 §§.

*Kranarbeten*

**37 §**

Hamnbolaget tillhandahåller inte kranar för lastning och lossning av gods. Gods i Hamnen får inte lossas, lastas eller hanteras av kranar utan föreliggande avtal mellan Hamnbolaget och kranägaren/operatören.

*Lagring och uppläggning av gods*

**38 §**

Hamnbolagets upplåtelse av mark för gods som befinner sig inom Hamnen innebär inte, om inte annat särskilt och skriftligen avtalas, att Hamnbolaget omhändertar godset utan endast att Hamnbolaget upplåter plats där gods tillfälligt kan läggas upp.







*Övriga tjänster*

**39 §**

För tjänster som inte behandlas i dessa Hamnregler eller i Taxor/Föreskrifter ingås vid behov särskilda överenskommelser.

**Skiljeklausul och tillämplig lag**

**40 §**

Tvister mellan företaget och uppdragsgivaren får, med nedan angivet undantag, icke hänskjutas till domstol utan ska med tillämpning av svensk lag avgöras genom skiljeförfarande på den ort där företaget har sitt säte, enligt gällande svensk lag om skiljemän.

Vidtagande av rättsliga åtgärder för indrivning av ostridiga fordringar innebär inte avstående från skiljeförfarande i fråga om tvistiga motfordringar, vilka sålunda inte får göras gällande genom genkåromål eller kvittning annat än i skiljeförfarande.

Tvist avseende belopp som ej överstiger fyra gånger det, vid tiden för framställande av anspråket, gällande basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, får dock ej hänskjutas till avgörande av skiljedomstol.

- o o o -





## **Bilaga 1** till Hamnregler för verksamheten i Gävle Hamn

### **SVERIGES HAMNARs terminalbestämmelser 1989**

Dessa allmänna villkor är rekommenderade av Sveriges Hamnar. Inga hinder föreligger dock för uppdragsgivare att avtala om andra villkor.

Terminalbestämmelser 1989 utarbetade efter samråd med ICA Aktiebolag, Kooperativa Förbundet, Småföretagens Riksorganisation, Svenska handelskammarförbundet, Grossistförbundet Svensk Handel, Sveriges Industriförbund, Sveriges Köpmannaförbund, Sveriges Redareförening, Sveriges Speditörförbund.

Dessa bestämmelser är, såvida inte annat avtalats, tillämpliga på terminaluppdrag som utföres av medlem av Sveriges Hamnar nedan kallat företaget.

#### **§ 1 DEFINITIONER**

Med terminaluppdrag förstås:

- a) Lastning, lossning samt övrig hantering av fartyg, transportmedel och transportanordningar
- b) Förvaring av omhändertaget gods
- c) Packning, ompackning, märkning, sortering, vägning, bevakning och kontroll av godset samt omflyttning och transport av godset inom hamnområdet.

Med omhändertaget gods förstås gods (inklusive transportmedel och transportanordningar) som tagits in eller upplagrats i varuskjul eller på inhägnat område under den tid godset förvaras där.

Uppdragsgivare är den som uppdragit åt företaget att utföra terminaluppdrag eller den för vars räkning ett sådant uppdrag lämnats.

#### **§ 2 ANSVARSBESTÄMMELSER**

##### **a) Ansvarsförutsättningar**

För skada på eller förlust av omhändertaget gods ansvarar företaget, där det inte visar att rimliga åtgärder vidtagits för att förhindra skadan eller förlusten. I övrigt ansvarar företaget endast om skadan eller förlusten bevisligen orsakats genom fel eller försummelse av företaget eller dess anställda.

##### **b) Ersättningsregler**

Då företaget är skyldigt att utge ersättning för skada på eller förlust av gods beräknas värdet enligt handelsvärdet eller det gängse värdet på gods av samma slag och beskaffenhet vid skadetillfället.

Om godset gått förlorat eller totalskadats ska skadan ersättas med hela beloppet. Vid minskning eller delskada ska beloppet nedsättas på sätt som motsvarar skillnaden mellan godsets värde i oskadat skick enligt ovan angivna beräkningsgrund och dess värde i skadat eller minskat skick.





**c) Answarets omfattning**

Ersättning för skada på, eller förlust av, godset är begränsat till 2 SDR\* per kg av den del av godset som förlorats, minskat eller skadats. Företagens ansvar är under alla förhållanden begränsat sålunda att ersättning, såvida ej annat avtalats, ej utgår för belopp som överstiger 50.000 SDR eller vid skada på fartyg 500.000 SDR per skadefall. Med skadefall förstås skada och förlust som inträffar vid ett och samma tillfälle. Om skadan eller förlusten drabbat flera och överstiger begränsningsbeloppen 50.000 SDR respektive 500.000 SDR ska detta belopp fördelas proportionellt i förhållande till det belopp vartill varje skadelidandes skada eller förlust bestäms.

Ersättning för dröjsmål, följdförlust eller indirekt skada utgår ej i vidare mån än vad som framgår av det följande. Beträffande sådan skada ska ansvaret vara begränsat sålunda att ersättning ej utgår för belopp som överstiger vederlaget för uppdraget till företaget för det gods som fördröjts, gått förlorat eller skadats. Beträffande omhändertaget gods ska dock gälla att den skadelidande har rätt till ersättning som om godset gått förlorat om det ej lämnats ut inom 30 dagar efter begäran. Ersättning för regressanspråk föranledda av att uppdragsgivaren betalat ersättning till reklamant på grund av dröjsmålsansvar enligt tvingande sjörättsliga bestämmelser ska utgå i den mån företaget bevisligen orsakat det dröjsmål som föranlett utbetalningen.

Befrielse från, eller begränsning av, ansvaret enligt dessa bestämmelser ska tillämpas ifråga om varje talan mot företaget angående ersättning på grund av terminaluppdrag, vare sig talan grundats på kontraktsförhållande eller ej.

\* Med SDR förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

**d) Anställdas och medhjälparens ansvar**

Om talan väckts mot någon av företagets anställda eller medhjälpare har denne rätt att göra gällande samma befrielse från, eller begränsning av, ansvaret som företaget kan åberopa enligt dessa bestämmelser. Det sammanlagda belopp som kan erhållas av företaget dess anställda eller medhjälpare ska inte överstiga de gränser som föreskrivs i bestämmelserna.

**e) Förlust av begränsningsrätten**

Den rätt till ansvarsbegränsning som föreligger enligt dessa bestämmelser ska inte gälla om det visas att förlusten eller skadan orsakats genom en åtgärd eller underlåtenhet av företagets verkställande ledning med uppsåt att orsaka förlusten eller skadan eller genom grovt åsidosättande av tillbörlig omsorg och med vetskap om att förlust eller skada sannolikt skulle inträffa. Motsvarande regler ska gälla för företagets anställda eller övriga medhjälpare.

**§ 3 REKLAMATION OCH PRESKRIPTION**

**a) Reklamation**

Anmärkningar mot företaget ska framställas utan oskäligt uppehåll. Dessa bör vid synlig minskning eller skada framställas omedelbart vid godsets mottagande och eljest inom sju dagar efter mottagandet.

**b) Preskription**

Talan mot företaget ska vid äventyr av talans förlust väckas inom ett år. Tiden ska vid minskning eller skada på gods räknas från den dag godset lämnades ut. Vid förlust av hel sändning eller annan skada ska tiden räknas från det 30 dagar förflutit sedan företaget omhändertagit godset, dock att talerätten är bevarad intill dess att 30 dagar förflutit från det att kunden upptäckt eller bort upptäcka förlusten eller skadan. Vid regresskrav som riktas mot företaget på grund av skada eller förlust för vilken sjörättsligt ansvar gjorts gällande mot uppdragsgivaren tillämpas samma utsträckning av preskriptionstiden som föreskrivs i 19 kap.1 § fjärde stycket, sjölagen.

**§ 4 FÖRSÄKRING**

Företaget försäkrar godset endast efter skriftlig instruktion från uppdragsgivaren.





## **§ 5 UPPDRAGSGIVARENS INFORMATIONSSKYLDIGHET OCH ANSVAR**

Uppdragsgivaren ska lämna företaget all den information som är nödvändig eller av betydelse för uppdragets fullgörande. Uppdragsgivaren svarar för att godset riktigt förtecknats och beskrivits samt för att de bestämmelser som gäller för hantering och transport (t ex enligt IMDG, ADR, RID och RAR) vederbörligen uppfyllts. Uppdragsgivaren är skyldig att hålla företaget skadelöst för alla kostnader och utgifter som kan uppkomma genom att

- a) uppgifterna rörande godset är oriktiga, otydliga eller ofullständiga
- b) godset är bristfälligt förpackat, märkt, deklarerat etc
- c) de bestämmelser som åvilar honom med avseende på godsets hantering eller transport inte iakttagits
- d) godset av honom bristfälligt lastats eller stuvats, t ex på vägfordon, järnvägsvagn, flak eller i storbehållare (containers) o dyl.
- e) godset har sådana skadebringande egenskaper som företaget inte rimligen kunnat inse.

## **§ 6 HINDER FÖR UPPDRAGETS FULLGÖRANDE**

Om på grund av oförutsedda omständigheter uppdraget måste fullgöras på ett annat sätt än vad som ursprungligen avsetts åligger det företaget att, såvitt möjligt, underrätta uppdragsgivaren med begäran om instruktioner. Om det inte är möjligt att få sådana instruktioner i tid, har företaget rätt att fullgöra uppdraget på bästa lämpliga sätt och på uppdragsgivarens risk och bekostnad. Om hinder skulle uppstå att utlämna godset i tid, ska företaget ha rätt att uppskjuta utlämningen under den tid hindret varar.

## **§ 7 SÄRSKILDA AVGIFTER**

Uppdragsgivaren är skyldig att erlægga betalning till företaget för sådana utlägg som företaget har haft för tullavgifter, skatter eller andra offentliga avgifter, även som för särskilda eller oförutsedda avgifter och kostnader i anledning av terminaluppdraget som företaget med rimliga åtgärder inte kunnat förhindra.

Om företaget skulle drabbas av sådana särskilda eller oförutsedda avgifter, kostnader eller arbetsavgifter, ska uppdragsgivaren betala för dessa i tillägg till gällande taxa.

## **§ 8 PANTRÄTT**

Företaget har panträtt på gods under dess kontroll för alla å detsamma vilande kostnader samt för övriga fordringar mot uppdragsgivaren härrörande från terminaluppdrag mellan företaget och uppdragsgivaren.

Om godset förekommer eller förstörs har företaget motsvarande rätt i ersättningsbelopp från försäkringsbolag, fraktförare eller annan.

Vid utebliven likvid för förfallen fordran äger företaget låta på betryggande sätt sälja så mycket av godset att förutom kostnader dess sammanlagda fordringar täcks.

Företaget ska, om så är möjligt, i förväg underrätta uppdragsgivaren om planerade åtgärder för godsets försäljning.





**§ 9 SKILJEKLAUSUL OCH TILLÄMPLIG LAG**

Tvister mellan företaget och uppdragsgivaren får, med nedan angivet undantag, icke hänskjutas till domstol utan ska med tillämpning av svensk lag avgöras genom skiljeförfarande på den ort där företaget har sitt säte, enligt gällande svensk lag om skiljemän. Vidtagande av rättsliga åtgärder för indrivning av ostridiga fordringar innebär inte avstående från skiljeförfarande i fråga om tvistiga motfordringar, vilka sålunda inte får göras gällande genom genkärsmål eller kvittning annat än i skiljeförfarande.

Tvist avseende belopp som ej överstiger fyra gånger det, vid tiden för framställande av anspråket, gällande basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, får dock ej hänskjutas till avgörande av skiljedomstol.

\* \* \*

