

Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter

– Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt

*Betänkande av Utredningen om skadeståndsansvar
och försäkringsplikt vid sjötransporter*

Stockholm 2012



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2012:8

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Omslag: Elanders Sverige AB.

Tryckt av Elanders Sverige AB.
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23691-8
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

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

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

Den 16 december 2010 förordnades som experter i utredningen kanslirådet Margaretha Granborg, rättsakkunniga Mirja Högström, dispasschören, numera justitierådet Svante O Johansson, juristen Anna Jontell, juris kandidaten Daniel Karfs, chefsjuristen Gunilla Malmlöf, verksjuristen Martin Ratcovich, docenten Johan Schelin och förbundsjuristen Mikaela Tamm. Anna Jontell ersattes från och med den 4 maj 2011 av juristen Sara Hogstadius, som ersattes av juristen Johan Stenborg från och med den 24 september 2011. Margaretha Granborg ersattes från och med den 9 december 2011 av kanslirådet Ellika Eriksson.

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

Utredningens assistent har varit Christina Jarl, kommittéservice. Genom tilläggsdirektiv som beslutades den 20 oktober 2011 förlängdes tiden för redovisningen av utredningens uppdrag till den 29 februari 2012. Utredningen, som har antagit namnet Utredningen om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter, särredovisade sitt arbete i den del som rör försäkringsdirektivet i form av en promemoria som överlämnades i juli 2011. Utredningen överlämnar nu betänkandet *Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt* (SOU 2012:8). Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm i mars 2012

Gudmund Toijer

/Charlotte Börklund Uggla

Innehåll

Sammanfattning	13
Summary	25
Författningsförslag	37
1 Författningsförslag i anledning av Atenförordningen	37
1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	37
1.2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	60
1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009).....	63
1.4 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)	67
2 Författningsförslag i anledning av Atenkonventionen	69
2.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	69
2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 och 15 kap. sjölagen (1994:1009).....	73
1 Uppdraget	75
1.1 Utredningens direktiv.....	75
1.2 Utredningens arbete	76

1.3	Betänkandets disposition	77
2	Bakgrund	79
2.1	Sjösäkerhetsarbetet inom EU	79
2.2	Bakgrund till Atenkonventionen och Atenförordningen.....	80
2.3	Atenkonventionen i 2002 års lydelse	81
2.4	Atenförordningen	83
2.5	Begränsningskonventionen.....	83
3	Gällande rätt	87
3.1	Sjölagen (1994:1009)	87
3.2	Fartygssäkerhetslagen (2003:364).....	94
3.3	Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)	95
4	Atenförordningen – bestämmelsernas innehåll	97
4.1	Förordningens syfte och tillämpningsområde	98
4.2	Skadeståndsansvar, ansvarsbegränsning och förskottsutbetalning.....	98
4.2.1	Skadeståndsansvar	98
4.2.2	Ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan utrustning	100
4.2.3	Val av ansvarsbegränsning	101
4.2.4	Förskottsutbetalning	101
4.3	Försäkringsplikt	102
4.4	Information till passagerare	104
4.5	Övergångbestämmelser och ikraftträdande.....	104
5	Atenförordningens tillämpningsområde	105
5.1	Tillämpningsområde.....	105
5.2	Inrikes transport till sjöss	108

5.2.1	Skäl för att låta all inrikes passagerartrafik omfattas av förordningen	108
5.2.2	Skäl mot att tillämpa Atenförordningen på fartyg av klass C-, D- och E-typ.....	110
5.2.3	Överväganden och förslag.....	112
5.3	Transporter som faller utanför Atenförordningens tillämpningsområde	114
5.3.1	Passagerarfartyg.....	115
5.3.2	Fartyg som får transportera högst tolv passagerare.....	115
5.3.3	Argument för och argument mot att fartyg som får transportera högst tolv passagerare ska omfattas av Atenförordningen.....	116
5.3.4	Överväganden och förslag.....	118
5.4	Ska Atenförordningens tillämpning skjutas upp avseende fartyg av klass A- och B-typ?	119
6	Begränsning av transportörens ansvar.....	121
6.1	Valmöjlighet i fråga om reglering av ansvarsbegränsning ..	122
6.2	Sjölagens och Atenförordningens bestämmelser om ansvarsbegränsning	123
6.2.1	9 kap. sjölagen.....	123
6.2.2	15 kap. sjölagen.....	124
6.2.3	Atenförordningen.....	125
6.3	Möjlighet till höjning av ansvarsgränsen för fartygets passagerare vid dödsfall och personskador.....	126
6.4	Ansvarsbegränsning för andra trafikslag	128
6.5	Överväganden och förslag.....	129
6.5.1	Begränsningsbeloppets storlek	129
6.5.2	Enligt vilka bestämmelser ska transportörens ansvar begränsas?	132
6.5.3	Konsekvenser för de bestämmelser som genomför försäkringsdirektivet	134

7	Certifiering.....	137
7.1	Krav på certifikat enligt Atenförordningen.....	137
7.1.1	Försäkring eller annan ekonomisk säkerhet.....	137
7.1.2	Behörig myndighet	138
7.1.3	Erkänd institution eller organisation.....	138
7.1.4	Certifikatet	139
7.1.5	Fartyg som ägs av en fördragsslutande stat.....	140
7.2	Klassificeringssällskap	140
7.3	Certifiering av fartyg som transporterar olja i bulk.....	142
7.3.1	Krav på försäkring och utfärdande av certifikat.....	142
7.3.2	Bestämmelser rörande certifiering	143
7.3.3	Kostnader för certifieringen.....	145
7.4	Överväganden och förslag	146
7.4.1	Myndighet eller erkänd institution eller organisation	146
7.4.2	Kostnader	150
7.4.3	Närmare föreskrifter om certifieringen och om avgifter för prövning av ansökningar om certifikat.....	151
7.4.4	Kompletterande bestämmelser om certifieringen.....	152
8	Säkerställande av föreskriven försäkring	157
8.1	Bestämmelser om tillsyn och sanktioner i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	157
8.1.1	Tillsyn	157
8.1.2	Nyttjandeförbud	158
8.1.3	Förbud att anlöpa hamn	159
8.1.4	Straffansvar	160
8.2	Säkerställande av försäkring och certifikat enligt 10 kap. sjölagen (1994:1009)	160
8.2.1	Tillsyn	160
8.2.2	Nyttjandeförbud och förbud att anlöpa hamn.....	161
8.2.3	Straffansvar	161
8.3	Förslag på bestämmelser om säkerställande av försäkring och bevis om försäkring enligt försäkringsdirektivet	162

8.3.1	Tillsyn.....	162
8.3.2	Utvisning och förbud att anlöpa hamn	162
8.3.3	Straffansvar.....	163
8.4	Överväganden och förslag.....	163
8.4.1	Skyldighet att medföra ett certifikat ombord.....	165
8.4.2	Tillsyn och inspektion.....	166
8.4.3	Nyttjandeförbud.....	169
8.4.4	Utvisning och förbud att anlöpa hamn	171
8.4.5	Straffansvar.....	175
8.4.6	Tillsyn och sanktioner när enda anknytningen till EU är att befodringsavtalet har träffats i en medlemsstat	177
8.5	Nyttjandeförbud som sanktion enligt försäkringsdirektivet.....	177
9	Elektroniskt register över certifikat	181
9.1	Bör det inrättas ett register i elektroniskt format för certifikat enligt Atenförordningen?.....	182
9.2	Utformningen av ett register	183
9.2.1	Uppgifter som bör framgå av registret.....	183
9.2.2	Hur ska medlemsstaterna ta del av registret?	184
9.2.3	Registerhållande myndighet.....	185
9.2.4	Kostnader	185
10	Bestämmelser i 15 kap. sjölagen	187
10.1	Inom- och utomkontraktuellt skadestånd	187
10.2	Passagerarfartyg och fartyg som får transportera högst tolv passagerare	188
10.3	Förseningar.....	189
10.4	Preskription och laga domstol	189
10.5	Överväganden och förslag.....	190
10.5.1	Disponeringen av 15 kap. sjölagen	191
10.5.2	Inledande bestämmelse och bestämmelser om transporten.....	192

10.5.3	Bestämmelser om ansvarighet på transportörens sida i andra fall och avtalsvilkors giltighet.....	193
10.5.4	Höjning av begränsningsbeloppet för personskada i 15 kap. 21 § sjölagen.....	194
10.5.5	Bestämmelser om preskription i 19 kap. sjölagen.....	194
11	Rätt till information – tillsyn och marknadsrättsliga sanktioner.....	197
11.1	Rätt till information	197
11.2	Tillsyn	198
11.2.1	Konsumentverket.....	198
11.2.2	Tillsyn enligt lagen (2010:510) om lufttransporter.....	199
11.2.3	Överväganden och förslag.....	199
11.3	Marknadsrättsliga sanktioner	201
11.3.1	Marknadsföringslagen (2008:486)	201
11.3.2	Marknadsrättsliga sanktioner enligt lagen (2010:510) om lufttransporter	202
11.3.3	Överväganden och förslag.....	203
12	Atenkonventionen	205
12.1	Atenkonventionen och IMO:s riktlinjer	205
12.1.1	Konventionens närmare innehåll	205
12.1.2	IMO:s riktlinjer och förbehåll	209
12.2	Frågan om Sveriges tillträde till Atenkonventionen och det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer	213
12.2.1	EU-rättsliga aspekter	213
12.2.2	Övervägande och bedömning i fråga om en svensk anslutning till Atenkonventionen.....	214
12.2.3	Bör Sverige göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer?	215
12.3	Metoden för Atenkonventionens införlivande i svensk rätt	216
12.4	Författningsändringar i anledning av Sveriges anslutning till Atenkonventionen.....	218
12.4.1	Artikel 2.1.....	218

12.4.2 Artikel 17 om domstols behörighet	219
12.4.3 Artikel 17a om erkännande och verkställighet av utländska domar.....	221
12.4.4 Övriga artiklar.....	223
12.4.5 Övriga följder av ett svenskt tillträde.....	224
13 Förslagets konsekvenser	227
13.1 Inledning.....	227
13.2 Effekter för passagerarna.....	228
13.3 Effekter för sjöfartsnäringen.....	229
13.4 Konsekvenser för det allmänna.....	232
13.4.1 Transportstyrelsen.....	232
13.4.2 Finansinspektionen	233
13.4.3 Konsumentverket	233
13.4.4 Rättsväsendet	234
13.5 Övriga konsekvenser	235
14 Ikraftträdande	237
15 Författningskommentar	239
15.1 Författningskommentar i anledning av Atenförordningen	239
15.1.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	239
15.1.2 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)	251
15.1.3 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009).....	253
15.1.4 Förslaget till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).....	256
15.2 Författningskommentar i anledning av Atenkonventionen	257
15.2.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	257

15.2.2 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 och 15 kap. sjölagen (1994:1009)	259
--	-----

Bilagor

<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv 2010:116.....	261
<i>Bilaga 2</i> Tilläggsdirektiv 2011:95	269
<i>Bilaga 3</i> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss	271
<i>Bilaga 4</i> Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, 2002	317
<i>Bilaga 5</i> Ansvarsförsäkring vid sjötransporter. Om genomförandet av försäkringsdirektivet i svensk rätt	345

Sammanfattning

Utredningens förslag

Utredningen lämnar i betänkandet förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs när den EU-rättsliga Atenförordningen¹ om skadeståndsansvar vid passagerartransporter till sjöss blir tillämplig i Sverige den 31 december 2012. Utredningen tar också fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda den Atenkonvention² om passagerartransporter, som har arbetats fram inom FN:s sjöfartsorganisation IMO.

Syftet med Atenförordningen och Atenkonventionen är att stärka passagerarnas ställning vid resor till sjöss bland annat genom bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar och försäkringsplikt. Konventionen har till övervägande del införlivats med unionsrätten genom förordningen.

Utredningen föreslår ändringar och tillägg i sjölagen, fartygs-säkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen som innebär att fartyg ska vara försäkrade eller att det ska finnas någon annan säkerhet för transportörens skyldigheter, liksom att befälhavaren ska medföra ett certifikat om detta på fartyget. Bland annat föreslår utredningen att sjölagens 15 kap. om transport av passagerare ändras och omdisponeras.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46).

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

Atenförordningens tillämpningsområde

All inrikes transport till sjöss av passagerare och resgods bör omfattas av de nya reglerna

Atenförordningen ska tillämpas på internationell transport till sjöss och dessutom transport i en enda medlemsstat på fartyg som tillhör så kallad A- och B-typ. Atenförordningen överlämnar åt medlemsstaterna att avgöra om förordningen dessutom ska tillämpas på all inrikes transport till sjöss, det vill säga i praktiken fartyg av klass C- och D-typ. I Sverige delas farvattnen in i ytterligare ett fartområde – fartområde E.

Utredningen anser att det är angeläget att stärka passagerarnas ställning och i möjligaste mån upprätthålla en enhetlig skyddsnivå och ett sammanhållet regelverk. Skärgårdstrafiken i fartområdena D och E transporterar årligen mellan 35 och 40 miljoner passagerare. Detta innebär att ett stort antal passagerare kommer att omfattas av de stärkta rättigheterna om förordningens bestämmelser görs tillämpliga på all inrikes trafik. Sannolikt kommer kostnaderna för transportörernas försäkringspremier därigenom att öka, något som inger betänkligheter, eftersom de fartyg som trafikerar fartområdena C- E i stor utsträckning ägs och drivs av mindre transportörer med begränsade ekonomiska resurser. Trafiken i dessa fartområden är även i stor utsträckning säsongbetonad, som skärgårdstrafiken. Vid en avvägning mellan de olika intressena, finner utredningen att passagerarnas behov av stärkta rättigheter väger tyngre än de följer ökade kostnader kan få för en del transportörer. Utredningen föreslår därför att Atenförordningens bestämmelser ska tillämpas på all inrikes passagerartransport till sjöss, det vill säga på fartyg av klass C-, D- och E-typ.

Transporter av högst tolv passagerare – undantag från kravet på försäkring

Atenförordningen omfattar endast passagerarfartyg, det vill säga fartyg som får transportera fler än tolv passagerare. Utredningen föreslår att ersättningsbestämmelserna i Atenförordningen enligt svensk rätt ska tillämpas också på sådana fartyg. Däremot föreslår utredningen att det görs ett undantag från kravet på försäkring (se artikel 4 a i Atenkonventionen).

Vid en intresseavvägning gör sig passagerarnas intressen i och för sig gällande med samma styrka även om transporten omfattar ett litet antal personer. De minsta transportörerna får dock antas vara extra känsliga för de ökade kostnader som följer av en försäkringsplikt. Även i andra sammanhang efterges vissa krav på fartyg som får transportera upp till tolv passagerare. Främst gäller detta i fråga om tillsyn och säkerhet eftersom fartygen är små, går i kustnära farvatten och tar ett litet antal passagerare. Det är också svårt att bedöma hur många sådana fartyg som används i trafik inom Sveriges gränser. Efter var utredningen har erfarit kan det med en mycket ungefärlig uppskattning antas röra sig om 1 000–1 500 fartyg, kanske fler, som bedriver passagerartrafik. Att det rör sig om ett så förhållandevis stort antal fartyg innebär att tillsynsorganen ställs inför mycket svåra problem, om en effektiv tillsyn av att fartygen har försäkringscertifikat ska kunna åstadkommas inom den nuvarande verksamhetens ramar. Utredningen bedömer det därför inte som möjligt att ålägga de fartyg som får transportera högst tolv passagerare en skyldighet att vara försäkrade enligt Atenförordningen. Det finns däremot inte skäl att efterge de grundläggande bestämmelserna om ansvarsbelopp, förskottsbetalning, information eller om ersättning för funktionshinderades hjälpmedel och för medicinsk utrustning i Atenförordningen. En sådan ordning är visserligen inte helt följdriktig, eftersom försäkringsplikten ska garantera passagerarnas rätt till ersättning, men innebär enligt utredningen en rimlig avvägning mellan olika befogade intressen.

Tillämpningen för fartyg av A- och B-typ ska inte skjutas upp

Medlemsstaterna får enligt Atenförordningen också välja att skjuta upp tillämpningen av förordningen avseende fartyg av A- och B-typ. Utredningen bedömer att tillämpningen av förordningen inte bör senareläggas, eftersom det är angeläget att det stärkta skyddet för passagerarna träder i kraft så snart som möjligt. Under utredningens arbete har det inte heller kommit fram någon omständighet som talar för att den möjligheten bör utnyttjas. Fartyg av klass A- och B-typ bör därför omfattas av Atenförordningen från och med den dag då förordningen börjar tillämpas.

Begränsning av transportörens ansvar

Passagerarens rätt till skadestånd för person- och sakskada regleras av Atenförordningen. Enligt förordningen har transportören ett strikt ersättningsansvar för personskador upp till 250 000 SDR medan ansvaret vid fel eller försummelse är begränsat till 400 000 SDR. Medlemsstaterna får dock göra avsteg från bestämmelserna i förordningen och behålla nationella regler om ansvarsbegränsning, om bestämmelserna genomför begränsningskonventionen. I Sverige har begränsningskonventionens regler genomförts i 9 kap. sjölagen och transportörens ansvar för personskada är enligt dessa bestämmelser begränsat till 175 000 SDR. Både förordningen och konventionen ger medlemsstaterna möjlighet att höja begränsningsbeloppet för personskador.

Under utredningens arbete har det inte kommit fram några större brister med nuvarande reglering i 9 kap. sjölagen. Utredningen föreslår därför att Sverige ska behålla regleringen, vilket även innebär att begränsningskonventionens övergripande tillämpningsområde behålls.

Ersättning för personskada till fartygets egna passagerare är i dag begränsat till 175 000 SDR (se 9 kap. 5 § 1 sjölagen). Av det begränsade underlag som utredningen kunnat ta del av framgår att dagens ersättningsnivåer är fullt tillräckliga vid de flesta tillbud till sjöss. Vid stora sjöfartsolyckor kan emellertid 9 kap. sjölagen komma att begränsa den ersättning som tillkommer passagerare eller deras efterlevande enligt Atenförordningen. Detta talar för att begränsningsbeloppet bör höjas. Begränsningsbeloppet i 9 kap. sjölagen bestämdes för 16 år sedan och kan inte anses ligga i nivå med dagens krav, något som illustreras av ett internationellt arbete i syfte att höja (eller slopa) ansvarsgränserna. Gränsen om 400 000 SDR i Atenkonventionen har framförhandlats inom IMO, vilket innebär att enskilda länder som utgångspunkt inte bör tillämpa andra gränser om det inte finns starka skäl för det. En enhetlig tillämpning inom EU och Atenkonventionens fördragsstater är av stor vikt både för transportörer och passagerare och motverkar rättsosäkerhet för den skadelidande om en resa rör flera länder och skilda ersättningsnivåer i olika länder som berörs av en och samma resa. En höjning av begränsningsbeloppet till 400 000 SDR innebär även att passagerarens rätt till ersättning enligt Atenförordningen stärks eftersom den inte kan begränsas av ett lägre begränsningsbelopp enligt 9 kap.

sjölagen. Utredningen föreslår därför att begränsningsbeloppet i 9 kap. 5 § 1 ska höjas till 400 000 SDR.

Certifiering

En medlemsstat kan enligt Atenförordningen välja mellan att låta en myndighet eller en erkänd institution eller organisation fastställa att kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet har uppfyllts samt utfärda certifikat för fartyg som uppfyller kraven. De fartyg som kan komma att ansöka om certifikat är svenska passagerarfartyg, passagerarfartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål samt utländska fartyg som inte är registrerade i någon medlemsstat.

Finansinspektionen har anförtrotts uppgiften att kontrollera försäkringar eller andra säkerheter och utfärda certifikat enligt 10 kap. sjölagen (certifiering vid transport av beständig mineralolja i bulk). Uppgiften att fastställa att kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet har uppfyllts samt att utfärda certifikat enligt Atenförordningen och enligt 10 kap. sjölagen har stora likheter. Vid certifieringen enligt Atenförordningen ska en bedömning göras av försäkringsåtagandet och av om försäkringsbolaget eller säkerhetsutställaren kan godtas som försäkringsgivare. Det aktualiserar frågor av försäkringsteknisk karaktär. Vid Finansinspektionen finns kunskap om och erfarenhet av att hantera sådana frågor. Det förhållande att Finansinspektionen handhar denna typ av ärenden i dag enligt 10 kap. sjölagen, att deras personal redan har erforderlig kompetens och inarbetade rutiner, att kostnaderna blir lägre om liknande ansvar samordnas på ett enda ställe och att avgiftsuttaget är lättare att beräkna och överblicka hos en myndighet, talar enligt utredningens mening för att uppgiften bör läggas på Finansinspektionen och inte på någon annan myndighet eller på en erkänd institution eller organisation. Mot bakgrund härav föreslår utredningen att Finansinspektionen ska utses till behörig myndighet att handha certifieringen enligt Atenförordningen.

Utredningen bedömer att kostnaderna för certifieringen bör läggas på sökanden – transportören – genom att det tas ut en avgift som täcker Finansinspektionens kostnader för handläggningen av ärenden om certifikat. Utredningen föreslår att Finansinspektionen ska bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om certifieringen och om avgifter för prövning av ansökningar om certifikat enligt

Atenförordningen. Utredningen bedömer att Atenförordningens bestämmelser om certifieringen bör kompletteras.

Det ska säkerställas att transportören har en försäkring

Medlemsstaterna ska enligt Atenförordningen, genom sin nationella lagstiftning, se till att det för alla fartyg godkända för transport av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygets ansvar för personskada upp till 250 000 SDR per passagerare och händelse. Det krävs också att försäkringscertifikat ska medföras ombord på fartyget. Varje medlemsstat har således en skyldighet att se till att de unionsrättsliga reglerna genomförs på ett effektivt sätt. För att åstadkomma ett effektivt genomförande föreslår utredningen sanktioner när skyldigheterna inte uppfylls.

Skyldigheten att försäkra fartyget ligger på transportören, medan det i förordningen inte anges vilket subjekt som ska åläggas att medföra certifikatet ombord. De förpliktelser som befälhavaren har enligt 6 kap. sjölagen bär stora likheter med skyldigheten att medföra ett certifikat på fartyget och befälhavaren har enligt 10 kap. sjölagen motsvarande skyldighet. För att effektivt kunna säkerställa att certifikatet medförs ombord på fartyg föreslår utredningen därför att det är befälhavaren som ska ha den skyldigheten.

Mot bakgrund av de uppgifter som Transportstyrelsen har enligt 10 kap. sjölagen och enligt utredningens förslag om genomförande av försäkringsdirektivet (se *bilaga 5*) bör Transportstyrelsen ges uppgiften att utöva *tillsyn* också enligt Atenförordningen.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom *inspektion* och det är även genom denna inte planlagda tillsynsförrättning som en kontroll av certifikat hos ett svenskt fartyg görs. Utredningen föreslår att Transportstyrelsen vid en inspektion ska kontrollera att passagerarfartyg som anlöper eller lämnar hamnar på svenskt sjöterritorium har fullgjort skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet. Inspektionen ska begränsas till granskning av fartygets certifikat, om det inte finns en grundad anledning att anta att försäkringen eller säkerheten avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende. Transportstyrelsen föreslås ha en möjlighet att i vissa fall underlåta att göra en kontroll av försäkringsplikten.

Nyttjandeförbud är en sanktion som får kännbara ekonomiska konsekvenser för transportören eftersom fartyget blir kvar i hamn och dess verksamhet inte kan fortsätta. En risk att beläggas med nyttjandeförbud skulle således ge transportören ett starkt ekonomiska incitament att se till att fartyg uppfyller kravet på försäkring eller säkerhet och att certifikat medförs ombord. Utredningen föreslår av det skälet att passagerarfartyg som anlöper eller lämnar hamnar på svenskt sjöterritorium får beläggas med nyttjandeförbud, om det för fartyget inte finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet eller om det inte medförs ett certifikat enligt Atenförordningen ombord på fartyget.

Förbud att anlöpa en svensk hamn är ytterligare en effektiv sanktion som innebär ett hinder mot att med fartyg transportera passagerare på svenskt sjöterritorium. Sanktionen utgör således ett ekonomiskt motiv för transportörer av utländska fartyg att fullgöra sina skyldigheter enligt Atenförordningen. Mot bakgrund av att förbud att anlöpa svensk hamn på ett effektivt sätt skulle motverka att transportörer inte fullgör sina skyldigheter föreslår utredningen att Transportstyrelsen ska få förbjuda ett fartyg som inte för svensk flagg att anlöpa svensk hamn om transportören inte har fullgjort sin skyldighet att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för fartyget. Detsamma bör gälla om det inte medförs något certifikat enligt Atenförordningen ombord på fartyget. Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, kommer enligt 6 kap. 5 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen att kunna förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyg som inte har fullgjort skyldigheterna att ha en försäkring, en säkerhet eller ett certifikat enligt Atenförordningen.

Dessutom föreslår utredningen att en transportör som inte har fullgjort sin skyldighet att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan säkerhet och en befälhavare som inte har tagit med ett certifikat i enlighet med Atenförordningen, ska kunna dömas till ett *straff*. Utredningen bedömer att bestämmelsen i 8 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen omfattar den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett av tillsynsmyndigheten meddelat förbud om att anlöpa en hamn på grund av en försummelse av skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan säkerhet eller medföra ett certifikat ombord enligt Atenförordningen.

Som ett komplement till de föreslagna bestämmelserna för att genomföra försäkringsdirektivet (se *bilaga 5*) föreslår utredningen att nyttjandeförbud får läggas på ett fartyg som inte omfattas av en

försäkring eller någon finansiell säkerhet eller om det ombord på fartyget inte medförs något bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen.

Det bör inte inrättas ett särskilt elektroniskt register över certifikat enligt Atenförordningen

En medlemsstat kan enligt Atenförordningen underlåta att kräva att fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium ska medföra certifikat ombord om staten i stället håller ett register i elektroniskt format över utfärdade certifikat tillgängligt för alla medlemsstater.

Det finns flera fördelar med att certifikat skulle kunna kontrolleras via ett elektroniskt register. För transportörerna skulle en sådan ordning innebära att de inte behövde medföra certifikatet ombord på fartyget. Även för tillsynsmyndigheten skulle det innebära en mer praktisk ordning om kontrollen av certifikatet inte nödvändigtvis behövde utföras ombord på fartyget.

Vid en inspektion granskar tillsynsmyndigheten vanligtvis flera olika typer av certifikat ombord på ett fartyg. Även om ett elektroniskt register över certifikat enligt Atenförordningen infördes skulle tillsynsmyndigheten ändå vara tvungen att ombord granska de andra certifikat som ska medföras på ett fartyg. För att fördelarna med ett elektroniskt register ska kunna utnyttjas fullt ut bör således tillsynsmyndigheten även ha möjlighet att kontrollera övriga certifikat via ett elektroniskt register. Utredningen bedömer därför att det för närvarande inte bör inrättas ett särskilt register i elektroniskt format över utfärdade certifikat enligt Atenförordningen.

Ett delvis nytt och omdisponerat 15 kap. i sjölagen

Utredningen föreslår ett delvis nytt och omdisponerat 15 kap. i sjölagen. Nyheterna knyter främst an till Atenförordningen som ska börja tillämpas den 31 december 2012. Bestämmelser som innehåller kompletterande regler till Atenförordningen i fråga om tillämpningsområde för förordningen, skyldighet för befälhavare, behörig myndighet vid certifiering samt tillsyn och sanktioner i anledning av transportörens skyldighet att lämna information föreslås tas in i

15 kap. sjölagen (se nya 17–21 §§). Detta får till följd att nuvarande paragrafer i 15 kap. sjölagen kommer att få en annan beteckning.

Atenförordningen leder också till att de sedan tidigare gällande reglerna om ansvar för transportören får ett mer begränsat innehåll och kommer att reglera förseningar och ansvarsbegränsningar vid utomobligatoriskt ansvar, se 23–36 §§ (se tidigare 17–28 §§). Även 19 kap. 1 § sjölagen ändras på så sätt att bestämmelsen inte längre ska reglera preskription avseende person- och sakskador när Atenförordningen, där sådana frågor regleras, träder i kraft.

Passagerarnas rätt till information – tillsyn och marknadsrättsliga sanktioner

Transportörer ansvarar för att passagerarna får information om sina rättigheter enligt Atenförordningen. Utredningen föreslår att Konsumentverket ska utöva tillsyn över att skyldigheten fullgörs. Konsumentverket har tillsynsansvaret också för att motsvarande information lämnas vid lufttransport av passagerare (se rådets förordning (EG) nr 2027/97³ och 13 § lagen om lufttransporter).

De sanktioner som kan bli aktuella om transportören inte lämnar informationen ska enligt utredningens mening hämtas från marknadsrättens område. Det föreslås, i likhet med hur frågan hanteras i lagen om lufttransporter, att marknadsföringslagens (2008:486) sanktionssystem, med undantag för bestämmelserna i 29–36 §§ om marknadsstörningssavgift, ska tillämpas vid en överträdelse av Atenförordningen.

Sverige bör tillträda Atenkonventionen

I utredningens uppdrag ingår att ta fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda Atenkonventionen. I arbetet ska utredningen särskilt beakta att konventionen till stor del redan har införlivats med unionsrätten genom Atenförordningen och på den grunden blir gällande här i landet.

Medlemsstaterna kan ansluta sig till Atenkonventionen efter det att unionen deponerat sina instrument för anslutning. Mot bakgrund

³ Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 17.10.1997, s. 1, Celex 31997R2027).

av att unionen den 15 december 2011 deponerade sina instrument, att konventionen till stor del redan har införlivats med unionsrätten, till vikten av en enhetlig tillämpning inom EU och till att de fåtal artiklar som faller utanför förordningen inte kan anses medföra några negativa förändringar för svensk rätts del, bedömer utredningen att underlaget talar för att Sverige ansluter sig till Atenkonventionen i 2002 års lydelse. De bestämmelser i Atenkonventionen som inte införlivats i unionsrätten föreslås genomföras i svensk rätt genom transformering.

I samband med att en stat ratificerar Atenkonventionen kan staten göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer. Av ett rådsbeslut⁴ från maj 2011 framgår att medlemsstater när de ratificerar eller ansluter sig till Atenprotokollet bör göra detta förbehåll. Om Sverige väljer att göra ett förbehåll blir den mest påtagliga konsekvensen att transportörens ansvar vid passagerares död eller personskada begränsas till det lägre beloppet av antingen 250 000 SDR per passagerare, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg, om händelsen förorsakats av bland annat krig, inbördeskrig eller terroristhandlingar. Ett förbehåll medför även att kravet på försäkring i Atenförordningen justeras i enlighet med transportörens ansvar. Vid ett förbehåll ska staten (Finansinspektionen) utfärda försäkringscertifikat som återspeglar transportörens ansvarsbegränsningar och de begränsningar, krav och undantag som kan göras i försäkringen. IMO:s riktlinjer antogs för att lösa framför allt frågan om ersättning för terrorismrelaterade skador inom ramen för Atenkonventionen. Ett förbehåll torde innebära att transportörernas kostnader för krigsförsäkring minskar. Också försäkringsgivare och säkerhetsutställare har nytta av ett förbehåll då de annars kan ha svårt att hantera de aktuella situationerna. Utredningen finner med hänsyn till dessa omständigheter att Sverige bör göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer.

Bryssel I-förordningen⁵ om behörig domstol har företräde framför konventionens bestämmelser tills en medlemsstat ansluter sig. Efter en anslutning har konventionen företräde. Mot bakgrund av det anförda förslår utredningen att det ska föras in en bestämmelse som reglerar domstols behörighet vid talan om ansvarighet för per-

⁴ Rådets beslut om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med undantag för artiklarna 10 och 11 och rådets beslut om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med avseende på artiklarna 10 och 11, 8663/11.

⁵ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT 2001 L 12/1).

sonskada eller skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas i förhållande till en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Bestämmelsen som bör träda i kraft när konventionen blir gällande för Sverige ska utformas i enlighet med konventionen och ska endast vara tillämplig om saken har en inomkontraktuell natur. Då saken har anknytning till en medlemsstat i EU som inte har anslutit sig till Atenkonventionen ska Bryssel I-förordningen även fortsättningsvis reglera domsrätten (särskilda regler gäller i förhållande till Danmark).

Konventionens regler om erkännande och verkställighet av domar ska vid Sveriges anslutning till Atenkonventionen införlivas med svensk rätt. Under förhandlingarna mellan EU och IMO om 2002 års protokolltext till Atenkonventionen säkrade EU rätten att fortsätta tillämpa Bryssel I-förordningen EU-länderna emellan. I dag tillämpas Bryssel I-förordningen i förhållande till andra medlemsstater i EU och i förhållande till Danmark tillämpas avtalet mellan den Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område⁶. Enligt utredningens uppfattning bör Sverige använda sig av möjligheten att tillämpa Bryssel I-förordningen i förhållande till EU:s medlemsstater, och i förhållande till Danmark bör avtalet mellan unionen och Danmark tillämpas. Den bestämmelse om erkännande och verkställighet av domar som genomför artikel 17a ska gälla i förhållande till fördragsslutande stater till Atenkonventionen som inte är medlemmar i EU.

Ikraftträdande

De regler som knyter an till Atenförordningen föreslås träda i kraft samtidigt som förordningen, den 31 december 2012. På motsvarande sätt bör de regler som har sin bakgrund i Atenkonventionen börja gälla vid den tid då konventionen träder i kraft för svensk del. Det bör därför överlämnas till regeringen att bestämma när de författningsändringarna ska träda i kraft.

⁶ Avtal, dagtecknat den 19 oktober 2005, mellan Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, EUT 2005 L 299/62. Avtalet trädde i kraft den 1 juli 2007, se EUT 2007 L 94/70.

Summary

The Inquiry's proposals

In its report, the Inquiry presents proposals for the legislative amendments and other measures that will be needed when the European Athens Regulation¹ on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents enters into force on 31 December 2012. The Inquiry has also produced material for the assessment of whether Sweden should accede to the Athens Convention² relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, which was drawn up within the United Nations International Maritime Organisation.

The purpose of the Athens Regulation and the Athens Convention is to strengthen the position of passengers when travelling by sea through provisions on the carrier's liability and insurance obligation, among other things. The Convention has mostly been incorporated into EU law through the Regulation.

The Inquiry proposes amendments and additions to the Swedish Maritime Code, the Ship Safety Act and the Ship Safety Ordinance, to the effect that ships must be insured or that there must be some other security for the carrier's obligations, and that the captain must carry a certificate of this on board the ship. The Inquiry proposes that Chapter 15 of the Swedish Maritime Code concerning the transport of passengers be amended and reorganised.

¹ Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, OJ L 131, 28.5.2009, p. 24–46.

² 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea in the wording it took through the Additional Protocol of 1 November 2002.

Scope of application of the Athens Regulation

All domestic transport by sea of passengers and luggage should be covered by the new rules

The Athens Regulation is to apply to international maritime transport and also transport in one Member State only on ships belonging to classes A and B. The Athens Regulation leaves it to the Member States to determine whether the Regulation should also apply to all domestic maritime transport, which in practice means ships of classes C and D. In Sweden, the waters are divided into an additional transport area – transport area E.

The Inquiry believes that it is crucial to strengthen the position of passengers and to maintain, as far as possible, a uniform level of protection and a coherent regulatory framework. The archipelago traffic in transport areas D and E carries between 35 and 40 million passengers each year. This means that a large number of passengers will be covered by the strengthened rights if the Regulation's provisions are made to apply to all domestic traffic. The costs of carriers' insurance premiums would probably increase as a result, which gives rise to concerns, as the ships that operate in transport areas C–D are mainly owned and run by smaller carriers with limited economic resources. Moreover, the traffic in these transport areas is largely seasonal, such as archipelago traffic. Weighing up the various interests, the Inquiry finds that the passengers' needs for strengthened rights outweigh the consequences that increased costs may have for a number of carriers. The Inquiry therefore proposes that the provisions of the Athens Regulation apply to all domestic carriers of passengers by sea, i.e. ships of classes C, D and E.

Transport of a maximum of twelve passengers – exemptions from the insurance requirement

The Athens Regulation only covers passenger ships, i.e. ships that are permitted to carry more than twelve passengers. The Inquiry proposes that the compensation provisions in the Athens Regulation also apply to such ships under Swedish law. However, the Inquiry proposes that there be an exemption from the insurance requirement (see Article 4a of the Athens Convention).

Weighing up the various interests, passengers' interests do apply to the same extent even if a small number of people are being trans-

ported. However, it can be assumed that the smallest carriers are particularly sensitive to the increased costs caused by an insurance obligation. In other contexts too, certain requirements may be waived for ships that can carry up to twelve people. This applies primarily with regard to supervision and security as the ships are small, travel in waters close to the coast and carry a small number of passengers. It is also difficult to estimate how many ships of this kind are used in traffic within Sweden's borders. According to what the Inquiry has learnt, a very rough estimate would be 1 000–1 500 ships, perhaps more, that offer passenger traffic. The fact that this is a relatively large number of ships means that the supervisory bodies would face very difficult problems if they were to carry out effective checks – within their current framework of operations – to ensure that these ships had insurance certificates. The Inquiry therefore finds that it is not possible to require of ships that are permitted to carry a maximum of twelve passengers that they be insured in line with the Athens Regulation. However, there are no grounds for making concessions with regard to the basic provisions on liability amounts, advance payments, information or compensation for disabled people's technical aids and for medical equipment in the Athens Regulation. Such an arrangement is certainly not entirely logical, as the point of the insurance obligation is to guarantee the right of passengers to compensation, but in the Inquiry's view it entails a reasonable balance between the various legitimate interests.

Application to ships of classes A and B should not be postponed

Under the Athens Regulation, the Member States may also opt to postpone the application of the Regulation with regard to ships belonging to classes A and B. The Inquiry considers that the application of the Regulation should not be postponed as it is important that improved protection for passengers enter into force as soon as possible. Nor have any circumstances come to light during the course of the Inquiry's work to indicate that this option should be used. Class A and B ships should thus be covered by the Athens Regulation from the day on which the Regulation begins to apply.

Limitation of carriers' liability

The right of passengers to damages for personal injury and material damage is regulated in the Athens Regulation. Under the Regulation, carriers have a strict liability to pay compensation for personal injury up to 250 000 SDR, whereas liability in the event of errors or negligence is limited to 400 000 SDR. However, Member States may deviate from the provisions in the Regulation and maintain national rules on liability limitation if these provisions implement the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. In Sweden, the rules contained in the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims have been implemented in Chapter 9 of the Swedish Maritime Code, and under these provisions, the liability of carriers for personal injury is limited to 175 000 SDR. Both the Regulation and the Convention provide the Member States with the freedom to increase the limitation amount for personal injury.

During the course of the Inquiry's work, no major problems with the current regulations in Chapter 9 of the Swedish Maritime Code have come to light. The Inquiry therefore proposes that Sweden maintain this regulation, which also means that the overall scope of application of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims is maintained.

Compensation for personal injury to a ship's own passengers is currently limited to 175 000 SDR (Chapter 9, Section 5, point 1 of the Swedish Maritime Code). From the limited data to which the Inquiry has had access, it is clear that the current compensation levels are fully adequate for most incidents at sea. However, for major maritime accidents, Chapter 9 of the Swedish Maritime Code may limit the compensation due to passengers or their surviving relatives under the Athens Regulation. This suggests that the limitation amount should be raised. The limitation amount in Chapter 9 of the Swedish Maritime Code was established 16 years ago and cannot be considered to be in line with current requirements; this is illustrated by international efforts to increase (or remove) liability limits. The limit of 400 000 SDR in the Athens Convention was negotiated within the IMO, which means that individual countries should basically not apply other limits unless there are strong arguments for doing so. Uniform application within the EU and the States Parties to the Athens Convention is very important for both carriers and passengers and counteracts the lack of legal certainty for the injured party if a trip involves several countries and different compensation levels in

different countries concerned in one and the same trip. An increase of the limitation amount to 400 000 SDR would also mean that the right of passengers to compensation under the Athens Regulation would be strengthened as it cannot be limited by a lower limitation amount under Chapter 9 of the Swedish Maritime Code. The Inquiry therefore proposes that the limitation amount in Chapter 9, Section 5, point 1 be increased to 400 000 SDR.

Certification

Under the Athens Regulation, a Member State may choose between allowing an authority or a recognised institution or organisation to establish that the insurance requirements have been met or some other financial security has been provided and to issue certificates for ships that meet the requirements. The ships that may apply for a certificate are Swedish passenger ships, passenger ships owned or used by the Swedish state and that are used exclusively for state purposes, and foreign ships that are not registered in any Member State.

Finansinspektionen (the Swedish Financial Supervisory Authority) has been entrusted with the task of checking insurance or security and issuing certificates under Chapter 10 of the Swedish Maritime Code (certification for the transport of persistent mineral oil in bulk). There are many similarities between the task of establishing that the requirements for insurance or financial security have been met and issuing certificates under the Athens Regulation and under Chapter 10 of the Swedish Maritime Code. When issuing certificates under the Athens Regulation, an assessment must be made of the insurance commitment and whether the insurance company or security provider can be accepted as an insurance provider. This raises issues concerning the technical details of the insurance. Finansinspektionen has knowledge and experience of dealing with such issues. In the Inquiry's view, the fact that Finansinspektionen currently deals with these types of matters under Chapter 10 of the Swedish Maritime Code, that its staff already have the necessary competence and well-established routines, that the costs are lower if similar responsibilities are coordinated in one place and that it is easier to calculate what fees to charge and keep an overview of this at one agency, are all factors in favour of entrusting Finansinspektionen with this task and not any other authority or recognised insti-

tution or organisation. In light of this, the Inquiry proposes that Finansinspektionen be appointed the competent authority to deal with certification under the Athens Regulation.

The Inquiry considers that the costs of certification should be covered by the applicant – the carrier – by charging a fee that covers Finansinspektionen's costs for processing certification matters. The Inquiry proposes that Finansinspektionen be authorised to issue more detailed regulations concerning certification and fees for the examination of certificate applications under the Athens Regulation. The Inquiry considers that the provisions of the Athens Regulation concerning certification should be supplemented.

It must be established that the carrier has insurance

Under the Athens Regulation, Member States must ensure, through their national legislation, that all ships approved to carry more than twelve passengers – regardless of state of registration – that call at or leave ports within their territory are insured or have some other financial security covering the ship's liability for personal injury up to 250 000 SDR per passenger and incident. An insurance certificate must also be carried on board the ship. Each Member State thus has an obligation to ensure that the rules of EU law are implemented in an effective way. To achieve effective implementation, the Inquiry proposes sanctions when obligations are not met.

The obligation to insure the ship lies with the carrier, whereas the Regulation does not state which subject should be made responsible for carrying the certificate on board. The obligations of the captain under Chapter 6 of the Swedish Maritime Code are very similar to the obligation to carry a certificate on the ship, and the captain has the corresponding obligation under Chapter 10 of the Swedish Maritime Code. Therefore, in order to effectively ensure that the certificate is carried on board the ship, the Inquiry proposes that this obligation lie with the captain.

In light of the tasks of the Swedish Transport Agency under Chapter 10 of the Swedish Maritime Code and in accordance with the Inquiry's proposals on the implementation of the Insurance Directive (see *annex 5*), the Swedish Transport Agency should be given the task of exercising *supervision* under the Athens Regulation as well.

Supervision of foreign ships is carried out through *inspection* and the control of certificates on board Swedish ships is also conducted though this unplanned supervisory procedure. The Inquiry proposes that the Swedish Transport Agency check, during an inspection, that all passenger ships entering or leaving ports in Swedish territorial waters have met the obligation to take out and maintain insurance or some other financial security. Inspections are to be limited to checking the ship's certificate, unless there are reasonable grounds to assume that the insurance or security deviate considerably from the information on the certificate. The Inquiry proposes that the Swedish Transport Agency have the freedom in certain cases not to carry out checks concerning the insurance obligation.

Prohibition of use is a sanction that has serious economic consequences for the carrier as the ship remains in port and it cannot continue its activities. The risk of having a prohibition of use imposed would thus provide the carrier with strong economic incentives to ensure that the ship meets the requirements concerning insurance or security, and that the certificate is carried on board. For this reason, the Inquiry proposes that a prohibition of use may be imposed on passenger ships that enter or leave ports in Swedish territorial waters if the ship lacks insurance or other financial security or if there is no certificate under the Athens Regulation on board.

A *prohibition to enter a Swedish port* is another effective sanction that represents an obstacle to transporting passengers by ship in Swedish territorial waters. This sanction would thus be an economic motive for carriers of foreign ships to fulfil their obligations under the Athens Regulation. In light of the fact that a ban on entering a Swedish port would effectively counter carriers not fulfilling their obligations, the Inquiry proposes that the Swedish Transport Agency ban ships not bearing the Swedish flag from entering a Swedish port if the carrier has not fulfilled its obligations to take out and maintain insurance or some other financial security for the ship. The same should apply if no certificate under the Athens Regulation is carried on board the ship. In line with Chapter 6, Sections 5 and 7 of the Ship Safety Act, the Government or the authority designated by the Government will be able to ban Swedish ports from receiving ships that have not fulfilled their obligation to have insurance, security or a certificate under the Athens Regulation.

Further, the Inquiry proposes that it be possible for a carrier that has not fulfilled its obligation to take out and maintain insurance or

some other security, and a captain who has not taken on board a certificate under the Athens Regulation, to be sentenced to a *penalty*. The Inquiry considers that the provision in Chapter 8, Section 1 of the Ship Safety Act applies to those who intentionally or through negligence breach a prohibition imposed by the supervisory authority to enter a port due to failure to meet the obligation to take out and maintain insurance or some other security or to carry a certificate on board under the Athens Regulation.

As a supplement to the proposed provisions for implementing the Insurance Directive (see *annex 5*), the Inquiry proposes that a prohibition of use may be imposed on a ship that is not covered by insurance or other financial security or if the ship is not carrying on board any proof of insurance or financial security in line with Chapter 7, Sections 2 and 3 of the Swedish Maritime Code.

A special electronic register of certificates under the Athens Regulation should not be established

Under the Athens Regulation, a Member State may opt not to require that a ship entering or leaving a port within its territory must carry a certificate on board if the state instead keeps an electronic register of certificates issued that is available to all Member States.

There are several advantages of being able to check certificates via an electronic register. For carriers, such a system would mean that they would not need to carry a certificate on board the ship. For the supervisory authority too, it would be a more practical system if the checking of certificates did not necessarily need to be done on board the ship.

When conducting an inspection, the supervisory authority normally checks various different types of certificate on board a ship. Even if an electronic register of certificates under the Athens Regulation were introduced, the supervisory authority would still be obliged to go on board to check the other certificates that have to be carried on a ship. In order for the advantages of an electronic register to be fully exploited, the supervisory authority should therefore also be able to check other certificates via an electronic register. The Inquiry therefore considers that, at the current time, no special electronic register of certificates issued in line with the Athens Regulation should be established.

A partly new and reorganised Chapter 15 of the Swedish Maritime Code

The Inquiry proposes a partly new and reorganised Chapter 15 of the Swedish Maritime Code. The changes are mainly linked to the Athens Regulation, which is to apply from 31 December 2012. It is proposed that the provisions that contain supplementary rules to the Athens Regulation with regard to the Regulation's scope of application, captains' obligations, competent authorities for certification and supervision, and sanctions in connection with the obligation of the carrier to provide information be incorporated into Chapter 15 of the Swedish Maritime Code (new Sections 17–22). This would mean that the current sections of Chapter 15 of the Swedish Maritime Code would be renumbered.

The Athens Regulation also means that the previously applicable rules concerning the carrier's liability will become more limited in content and will regulate delays and non-contractual liability limitations, see Sections 23–36 (formerly Sections 17–28). Chapter 19, Section 1 of the Swedish Maritime Code will also be amended so that the provision no longer regulates statutory limitations concerning personal injury and material damage when the Athens Regulation – which regulates such issues – enters into force.

Passengers' right to information – supervision and sanctions in market law

Carriers are responsible for passengers being provided with information about their rights under the Athens Regulation. The Inquiry proposes that the Swedish Consumer Agency supervise that this obligation is met. The Swedish Consumer Agency is also responsible for ensuring that corresponding information is given in the case of air transportation of passengers (see Council Regulation (EC) No 2027/97³ and Section 13 of the Air Transportation Act).

In the Inquiry's view, the sanctions that may be imposed if the carrier does not provide this information should be taken from the market law area. The Inquiry proposes that the sanctions system of the Marketing Act (2008:486) – with the exception of Sections 29–

³ Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, OJ L 285, 17.10.1997, p.1 (Celex 31997R2027).

36 concerning market disturbance fees – apply to breaches of the Athens Regulation, in the same way as the issue is dealt with in the Air Transportation Act.

Sweden should accede to the Athens Convention

The Inquiry's remit includes producing material for the assessment of whether Sweden should accede to the Athens Convention. In its work, the Inquiry was to consider, in particular, the fact that the Convention has already been largely incorporated into EU law through the Athens Regulation, and on this basis will apply in this country.

The Member States may accede to the Athens Convention once the EU has deposited its instrument of accession. In light of the fact that the EU in December 2011 deposited its instrument of accession, that the Convention has already essentially been incorporated into EU law, the importance of uniform application within the EU and the fact that the few articles that fall outside the scope of the Regulation cannot be considered to have any negative consequences for Swedish law, the Inquiry considers that the material indicates that Sweden should accede to the Athens Convention in its 2002 wording. It is proposed that the provisions in the Athens Convention that have not been incorporated into EU law be implemented in Swedish law through transformation.

When a state ratifies the Athens Convention, it may decide to opt for the reservation contained in the IMO guidelines. A Council Decision⁴ of May 2011 states that Member States should make this reservation when acceding to the Athens Protocol. If Sweden chooses to make this reservation, the most obvious consequence would be that the liability of carriers in the event of a passenger's death or personal injury is limited to the lower amount of either 250 000 SDR per passenger or a total of 340 million SDR per ship, if the incident was caused by war, civil war or terrorist acts, among other causes. A reservation also means that the insurance requirement in the Athens Regulation would be amended in line with the carrier's

⁴ Council Decision concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, with the exception of Articles 10 and 11 thereof, and Council Decision concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as regards Articles 10 and 11 thereof, 8663/11.

liability. In the event of a reservation, the state (Finansinspektionen) is to issue an insurance certificate that reflects the carrier's liability limitations and the limitations, requirements and exemptions that can be made in the insurance. The IMO guidelines were adopted primarily to solve the issue of compensation for terrorism-related damage within the framework of the Athens Convention. A reservation will probably mean that carriers' costs for war insurance are reduced. Insurance and security providers also benefit from a reservation as they may otherwise have difficulties dealing with situations that arise. Taking account of these circumstances, the Inquiry considers that Sweden should make the reservation contained in the IMO guidelines.

The Brussels I Regulation⁵ on jurisdiction takes precedence over the provisions in the Convention until a Member State has acceded. Following accession the Convention takes precedence. In light of the above, the Inquiry proposes that a provision be added regulating jurisdiction with regard to cases concerning liability for personal injury or damage as a result of luggage going missing or being damaged in relation to a contracting State to the Protocol of 2002 to the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea. The provision that should enter into force when the Convention becomes applicable in Sweden should be formulated in accordance with the Convention and should apply only if the matter is of a contractual nature. If the matter is linked to an EU Member State that has not acceded to the Athens Convention, the Brussels I Regulation shall continue to regulate jurisdiction (special rules apply in the case of Denmark).

The Convention's rules concerning the recognition and enforcement of judgments will be incorporated into Swedish law on Sweden's accession to the Athens Convention. During negotiations between the EU and the IMO on the text of the Protocol of 2002 to the Athens Convention, the EU secured the right to continue to apply the Brussels I Regulation between EU countries. The Brussels I Regulation is currently applicable in relation to other EU Member States, and in relation to Denmark the agreement between the European Community and Denmark on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters

⁵ Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, OJ 2001 L 12/1.

applies⁶. In the Inquiry's view, Sweden should make use of the option to apply the Brussels I Regulation in relation to EU Member States, and in relation to Denmark the agreement between the EU and Denmark should apply. The provision on recognition and enforcement of judgments that implements Article 17a should apply in relation to the contracting States to the Athens Convention that are not members of the EU.

Entry into force

It is proposed that the rules relating to the Athens Regulation enter into force at the same time as the Regulation on 31 December 2012. Similarly, the rules based on the Athens Convention should begin to apply at the time when the Convention enters into force in Sweden. It should therefore be left to the Government to decide when the legislative amendments are to enter into force.

⁶ Agreement, signed on 19 October 2005, between the European Community and Denmark on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, OJ 2005 L 299/62. The agreement entered into force on 1 July 2007, see OJ 2007 L 94/70.

Författningsförslag

1 Författningsförslag i anledning av Atenförordningen

1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att rubriken närmast före 15 kap. 17 § ska utgå,

dels att 15 kap. 1 § ska betecknas 15 kap. 2 §, att 15 kap. 2 § ska betecknas 15 kap. 3 §, att 15 kap. 3 § ska betecknas 15 kap. 23 §, att 15 kap. 17–30 §§ ska betecknas 15 kap. 24–37 §§,

dels att 7 kap. 2 §, 9 kap. 5 §, 15 kap. 2–16 och 23–37 §§, 19 kap. 1 §, rubriken till 15 kap. och rubrikerna närmast före 15 kap. 1 och 4 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas åtta nya paragrafer, 15 kap. 1, 17–22 §§ och 20 kap. 17 §, samt närmast före 15 kap. 2, 3, 17 och 22 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Lydelse enligt promemoria¹

Föreslagen lydelse

7 kap.

2 §

Redaren för ett svenskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet

Redaren för ett svenskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet

¹ Lydelsen enligt promemorian innehåller de förslag som utredningen lämnat i en särskild promemoria som rör genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131), *se bilaga 5*.

med liknande skyddsvillkor som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§.

Vad som sägs i första stycket gäller även redaren för ett utländskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, om fartyget på svenskt sjöterritorium

1. används för verksamhet,
2. anlöper eller lämnar hamn, eller
3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.

Detta gäller dock inte om kravet på försäkring eller finansiell säkerhet strider mot internationell rätt.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller inte fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Försäkringsplikten enligt första och andra styckena omfattar inte sådana krav som anges i 10 kap.

med liknande skyddsvillkor som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§. *När det gäller fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare, ska dock försäkringen eller säkerheten täcka ansvar till ett belopp om 175 000 särskilda dragningsrätter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.*

Vad som sägs i första stycket gäller även redaren för ett utländskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, om fartyget på svenskt sjöterritorium

1. används för verksamhet,
2. anlöper eller lämnar hamn, eller
3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.

Detta gäller dock inte om kravet på försäkring eller finansiell säkerhet strider mot internationell rätt.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller inte fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Försäkringsplikten enligt första och andra styckena omfattar inte sådana krav som anges i 10 kap.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

5 §

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

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

- för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR,
- för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 600 SDR,

och

- för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

- för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,
- för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR,

och

- för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1–3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar.

5. Ansvarsgränserna för bär-gare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärg-

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, *ska* ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

- för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR,
- för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 600 SDR,

och

- för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

- för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,
- för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR,

och

- för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1–3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar.

5. Ansvarsgränserna för bär-gare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärg-

ningen avser, *skall* motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon för vilken *denne* svarar.

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

ningen avser, *ska* motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon för vilken *bärgaren* svarar.

15 kap.

Om *befordran* av passagerare och resgods

Om *transport* av passagerare och resgods

Inledande *bestämmelser*

Inledande *bestämmelse*

1 §

Detta kapitel innehåller bestämmelser om transport med fartyg av passagerare och resgods. Bestämmelserna avser

- definitioner (2 §),
- internationella fördrag om transport med något annat transportmedel (3 §),
- transporten (4–16 §§),
- unionsrättsliga bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid passagerartransport (17–21 §§),
- ansvarighet på transportörens sida i andra fall (22–35 §§), och
- avtalsvillkors giltighet (36 och 37 §§).

Bestämmelser om transport av passagerare och resgods finns också

i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss². I den utsträckning en fråga regleras av förordningen, tillämpas inte svensk lag.

Ansvar enligt förordningen (EG) nr 392/2009 och enligt detta kapitel ska utan hinder av vad som sägs i andra stycket begränsas enligt 9 kap.

Definitioner

1 §

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

passagerare: den som *befordras* eller *skall befordras* med fartyg enligt ett avtal om *passagerarbefordran* samt den som med *bortfraktarens* samtycke följer med fordon eller levande djur som *befordras* enligt ett avtal om *godsbe- fordran*,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som *befordras* för passagerarens räkning, under förutsättning att *befordringen* inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid *godsbe-*

2 §

I detta kapitel avses med *transportör*: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg *transportera* passagerare eller passagerare och resgods,

passagerare: den som *transporteras* eller *ska transporteras* med fartyg enligt ett avtal om *passagerartransport* samt den som med *transportörens* samtycke följer med fordon eller levande djur som *transporteras* enligt ett avtal om *godstransport*,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som *transporteras* för passagerarens räkning, under förutsättning att *transporten* inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid *gods-*

² EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

fordran, och

handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad *han* har i eller på sitt fordon.

transport, och

handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på *något* annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad *passageraren* har i eller på sitt fordon.

Internationella fördrag om transport med något annat transportmedel

2 §

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

Om befordringen

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

Resgods får inte *befordras* på däck.

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

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i den mån *transporten* är underkastad ett gällande internationellt fördrag om *transport* med *något* annat transportmedel.

Om transporten

4 §

Transportören ska se till att fartyget är sjövärdigt, vilket innefattar också att fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset transporteras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Transportören ska även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte *transporteras* på däck.

5 §

Gäller befodringsavtalet ett bestämt fartyg, får *bortfraktaren* inte utföra *befodringen* med något annat fartyg.

Om *transportavtalet* gäller ett bestämt fartyg, får *transportören* inte utföra *transporten* med något annat fartyg.

6 §

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

Om *transportavtalet* avser en bestämd person, får *den personen* inte överlåta sin rätt enligt avtalet till någon annan. Sedan resan har påbörjats får överlåtelse inte äga rum, även om avtalet inte avser en bestämd person.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

7 §

Passageraren är skyldig att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem *skall* även tillämpas i fråga om passagerare.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem *ska* även tillämpas i fråga om passagerare.

8 §

Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, *skall han* före resans början upplysa *bortfraktaren* om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, *skall* detta om möjligt utmärkas på godset

Känner passageraren till att hans *eller hennes* resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, *ska passageraren* före resans början upplysa *transportören* om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Om resgods *är* av sådan beskaffenhet som nu har sagts, *ska* detta om möjligt

innan resan börjar.

utmärkas på godset innan resan börjar.

9 §

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

Har sådant resgods tagits ombord utan att *bortfraktaren* kände till dess beskaffenhet, får *han* efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med *bortfraktarens* kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

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

Har sådant resgods tagits ombord utan att *transportören* kände till dess beskaffenhet, får *transportören* efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med *transportörens* kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

10 §

Har resgods orsakat skada för *bortfraktaren* eller skada på fartyget är passageraren ersättningskyldig, om skadan beror på att *han* eller någon för vilken *han* svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Har resgods orsakat skada för *transportören* eller skada på fartyget är passageraren ersättningskyldig, om skadan beror på att *passageraren* eller någon för vilken *passageraren* svarar *har* gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

11 §

Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. *Uteblir* betalningen får *bortfrak-*

Transportören är inte skyldig att lämna ut *något* annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. *Om* betalningen *uteblir,*

taren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att *hans* krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

får *transportören* lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att *transportörens* krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

12 §

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

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

Om *transportavtalet* avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör *transportörens* skyldighet att utföra *transporten*.

Om fartygets avgång från den ort där resan *ska* börja *blir* väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.

13 §

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

Måste passageraren uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, *skall bortfraktaren* på lämpligt sätt sörja för *hans*

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

Om passageraren *måste* uppehålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, *ska transportören* på lämpligt sätt sörja för

uppehälle och bära kostnaden för detta. *passagerarens* uppehälle och bära kostnaden för detta.

14 §

Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall det avtalade biljettpriset ändå betalas. Om passageraren har insjuknat eller det finns annan skälig anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och bortfraktaren har under rättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, *skall* detta dock sättas ned med ett skäligt belopp, om *bortfraktaren* har medfört en annan passagerare i hans ställe eller på något annat sätt har begränsat eller borde ha kunnat begränsa sin skada.

Om passageraren inte påbörjar resan eller avbryter den, ska det avtalade biljettpriset ändå betalas. Om passageraren har insjuknat eller det finns någon annan skälig anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och transportören har underrättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, *ska* detta dock sättas ned med ett skäligt belopp, om *transportören* har medfört en annan passagerare i hans *eller hennes* ställe eller på något annat sätt har begränsat eller borde ha kunnat begränsa sin skada.

15 §

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

Om det visar sig, sedan ett transportavtal har träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att en sådan fara har ökat väsentligt, har vardera parten rätt att frånträda avtalet. En sådan rätt föreligger även om resan har börjat. Frånträds avtalet, ska vardera parten bära sin kostnad och skada.

16 §

Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 14 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 13 § eller, sedan resan har börjat, enligt 15 §, *skall* biljettpriset sättas ned. Därvid *skall* förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas.

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

Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 14 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 13 § eller, sedan resan har börjat, enligt 15 §, *ska* biljettpriset sättas ned. Därvid *ska* förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas.

Om transportören har tagit emot betalning utöver vad som tillkommer honom eller henne enligt första stycket, ska transportören betala tillbaka överskottet.

Unionsrättsliga bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid passagerartransport

17 §

I 18–21 §§ finns det bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss³.

18 §

Utöver vad som anges i förordningen (EG) nr 392/2009 ska vad som sägs där gälla när en transportör med ett fartyg trans-

³ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

porterar passagerare eller passagerare och resgods mellan avgångs- och bestämmelseorter på svenskt sjöterritorium.

Trots vad som sägs i första stycket ska bestämmelserna om krav på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet i artikel 4a i bilaga I till förordningen inte tillämpas vid en transport med

1. ett fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, eller

2. ett fartyg som får transportera högst tolv passagerare.

19 §

Befälhavaren på ett fartyg, vilket omfattas av kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a i bilaga I till förordningen (EG) nr 392/2009 eller enligt 18 § första stycket, ska ombord medföra ett certifikat enligt artikel 4a.2 i bilagan med intyg om att kraven har uppfyllts.

Befälhavaren på ett fartyg, vilket ägs eller brukas av en stat och vilket inte omfattas av kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet, ska ombord medföra ett certifikat enligt artikel 4a.15 i bilagan.

20 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får utfärda sådana certifikat som avses i 19 § och meddela närmare

föreskrifter om certifieringen och om avgifter för prövning av ansökningar om certifikat.

Ett beslut om certifikat får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kamrarrätten.

21 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får utöva tillsyn över att transportörer fullgör sina skyldigheter enligt artikel 7 i förordningen (EG) nr 392/2009 att informera passagerarna om deras rättigheter enligt förordningen.

Om en transportör inte fullgör sina skyldigheter enligt artikel 7 i förordningen, ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas med undantag för 29–36 §§ om marknadsstörrningsavgift. Vid den tillämpningen ska information enligt artikel 7 anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen.

Om ansvarighet på transportörens sida i andra fall

22 §

Bestämmelserna i 23–35 §§ ska gälla i fråga om ansvarighet på transportörens sida i andra fall än de som avses i 17–21 §§.

3 §

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos *bortfraktaren* eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada *av det slag som avses i 17 eller 18 §*, skall bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för *bortfraktare* tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

17 §

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

18 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods *går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan*, om

23 §

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos *transportören* eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas en skada, *ska med undantag för 17–21 §§* bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för *transportören* tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan. *Detta gäller vid*

1. *skada på grund av en händelse som inträffar under resan och som avser personskada eller skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas, eller*

2. *skada på grund av att passagerare eller resgods försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.*

24 §

Transportören är ansvarig för skada på grund av att passagerare försenas, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av *transportören* eller någon som *transportören* svarar för, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

25 §

Transportören är ansvarig för skada till följd av att resgods *försenas*, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av

skadan har vållats genom fel eller försummelse av *honom* eller någon som *han* svarar för. *Det samma gäller skada till följd av att resgodset försenas*, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämföras dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring.

19 §

Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 17 eller 18 §, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

20 §

För att gå fri från ansvarighet måste *bortfraktaren* visa att skada som avses i 17 eller 18 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av *honom* eller någon som *han* svarar för. *I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock det som nu har sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.*

transportören eller någon som *transportören* svarar för, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämföras dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

26 §

Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 24 eller 25 §§, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

27 §

För att gå fri från ansvarighet måste *transportören* visa att skada som avses i 24 eller 25 §§ inte har orsakats genom fel eller försummelse av *transportören* eller någon som *transportören* svarar för.

21 §

Bortfraktarens ansvarighet *skall* vid personskada inte överstiga 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen *skall* betalas ut som livränta får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare *skall* ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare.

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

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

Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

22 §

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

28 §

Transportörens ansvarighet *ska* vid personskada inte överstiga 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen *ska* betalas ut som livränta får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare *ska* ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods *ska* ansvarigheten inte överstiga

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

Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Transportören kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

29 §

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

1. 150 SDR för varje fordon som skadas,

2. 20 SDR för annan resgods-skada, och

3. 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket *skall* ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 21 § prövas.

23 §

Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 21 och 22 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att *han* själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

24 §

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av *bortfraktarens* ansvarighet gäller även om talan mot *honom* inte grundas på *befordringsavtalet*.

25 §

Om *befordringen* helt eller delvis utförs av någon annan än *bortfraktaren*, är *bortfraktaren* dock ansvarig som om *han* själv hade utfört hela *befordringen*. Bestämmelserna i detta kapitel gäller därvid i tillämpliga delar.

Utför den andre *befordringen* med fartyg, är *han* ansvarig för

1. 150 SDR för varje fordon som skadas,

2. 20 SDR för annan resgods-skada, och

3. 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket *ska* ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 28 § prövas.

30 §

Transportören har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 28 och 29 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att *transportören* själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

31 §

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av *transportörens* ansvarighet gäller även om talan mot *transportören* inte grundas på *transportavtalet*.

32 §

Om *transporten* helt eller delvis utförs av någon annan än *transportören*, är *transportören* dock ansvarig som om *transportören* själv hade utfört hela *transporten*. Bestämmelserna i detta kapitel gäller därvid i tillämpliga delar.

Utför den andre *transporten* med fartyg, är *den andre* an-

sin del av *befordringen* enligt samma regler som gäller för *bortfraktaren*. Har *bortfraktaren* åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapital, är den som utför *befordringen* inte bunden av detta, om han inte skriftligen har samtyckt till det.

I den mån ansvar åvilar både *bortfraktaren* och en person som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

26 §

Förs talan mot någon som *bortfraktaren* svarar för enligt 25 § eller 7 kap. 1 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som *bortfraktaren*. De ersättningsbelopp som *bortfraktaren* och de personer som *han* svarar för *skall* betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 21 §.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte till förmån för den som visas ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

27 §

Krav på ersättning för *personskada* eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller *dennes* rättsinnehavare *eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207)*.

svarig för sin del av *transporten* enligt samma regler som gäller för *transportören*. Har *transportören* åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapital, är den som utför *transporten* inte bunden av detta, om han *eller hon* inte skriftligen har samtyckt till det.

I den mån ansvar åvilar både *transportören* och en person som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

33 §

Förs talan mot någon som *transportören* svarar för enligt 32 § eller 7 kap. 1 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som *transportören*. De ersättningsbelopp som *transportören* och de personer som *transportören* svarar för *ska* betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 28 §.

34 §

Krav på ersättning för försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller *passagerarens* rättsinnehavare.

28 §

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om *befordran* av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

29 §

Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10–27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga

1. vid *befordran* inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på *befordringen*;

2. vid annan *befordran* om svensk lag är tillämplig på *befordringen* enligt allmänna svenska lagvalsregler.

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

30 §

Trots bestämmelserna i 29 § får *bortfraktaren* förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan *denne* går ombord och efter det att han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när

35 §

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om *transport* av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

36 §

Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10–16 och 24–34 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga

1. vid *transport* inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på *transporten*;

2. vid annan *transport* om svensk lag är tillämplig på *transporten* enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Bestämmelserna i 2–6, 8, 9, 23 och 35 §§ gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

37 §

Trots bestämmelserna i 36 § får *transportören* förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan *han eller hon* går ombord och efter det att han *eller hon* har gått i land. Ett sådant förbehåll

det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som *bortfraktaren* ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *bortfraktaren* förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av *bortfraktaren* medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

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

är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som *transportören* ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *transportören* förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av *transportören* medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av *transporten* ska utföras av någon annan än *transportören* får, om den andre är namngiven, *transportören* förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av *transporten* som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt *transportavtalet* har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än *transportören* för *transporten*.

19 kap.

1 §

Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; fordran upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på honom enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

4. fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på honom *eller henne* enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. fordran på ersättning för *personskada eller* försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen *eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,*

6. fordran på ersättning för försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen,

7. fordran på ersättning på grund av att resgods har *skadats, gått förlorat eller* försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land *eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,*

7. fordran på ersättning på grund av att resgods har försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land,

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. fordran på ersättning för en oljeskada enligt bestämmelserna i 10 kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock att talan inte i något fall får väckas senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

Har en fordran som avses i första eller andra stycket kommit under behandling av dispasschör, anses talan om fordringen väckt.

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum *eller skulle ha ägt rum*. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns före-

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om giltighet av av-

skrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

talsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 36 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

20 kap.
17 §

En transportör som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁴ eller enligt 15 kap. 18 § första stycket, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En befälhavare som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett certifikat enligt 15 kap. 19 §, döms till böter.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2012.

⁴ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

1.2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 6 kap. 2 § och 7 kap. 7 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 8 b §, av följande lydelse.

Lydelse enligt promemoria⁵

Föreslagen lydelse

5 kap.

8 b §

Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder något annat, undersökas om transportören har fullgjort skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁶ eller enligt 15 kap. 18 § första stycket sjölagen (1994:1009).

En inspektion enligt första stycket ska begränsas till granskning av fartygets certifikat, om det inte finns en grundad anledning att anta att försäkringen eller säkerheten avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende.

⁵ Lydelsen enligt promemorian innehåller de förslag som utredningen lämnat i en särskild promemoria som rör genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131), se bilaga 5.

⁶ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

6 kap.**2 §**

Ett fartygs resa får förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförättning eller om fartyget ombord saknar ett certifikat som det skall ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §. Om det saknade certifikatet är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2 gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

Ett fartygs resa får förbjudas

1. om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförättning,

2. om fartyget ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

3. om det för fartyget inte finns en försäkring eller någon finansiell säkerhet som det ska ha enligt 7 kap. 2 § sjölagen (1994:1009),

4. om det ombord på fartyget inte medförs något bevis om en försäkring eller någon finansiell säkerhet som det ska ha enligt 7 kap. 3 § sjölagen,

5. om det för fartyget inte finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som det ska ha enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁷ eller enligt 15 kap. 18 § första stycket sjölagen, eller

6. om det ombord på fartyget inte medförs något certifikat som det ska ha enligt 15 kap. 19 § sjölagen.

Om det saknade certifikatet enligt första stycket 2 är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2 gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

⁷ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

7 kap.

7 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter om utvisning och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. *En sådan föreskrift måste stämma överens med internationell rätt. Ett sådant förbud får förenas med vite.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter om utvisning och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått.

Vad som sägs i första stycket gäller också föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn som följer av 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen (1994:1009) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁸.

Föreskrifter enligt första och andra styckena måste stämma överens med internationell rätt. Förbud enligt första och andra styckena får förenas med vite.

Denna lag träder i kraft den 31 december 2012.

⁸ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009)⁹

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009),

dels att rubriken till förordningen ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 1 § ska lyda ”Föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009)”,

dels att det ska införas sju nya paragrafer, 3–9 §§ och att rubriken närmast före 3 § ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt promemoria¹⁰

Föreslagen lydelse

**Förordning (XXXX:XX) om
föreskrifter till 7 kap. sjölagen
(1994:1009)**

**Förordning (XXXX:XX) om
föreskrifter till 7 och 15 kap.
sjölagen (1994:1009)**

*Föreskrifter till 15 kap. sjölagen
(1994:1009)*

3 §

Finansinspektionen är behörig myndighet enligt artikel 4a.2 och 4a.15 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.¹¹

En ansökan om ett certifikat

⁹ Förordning (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009) har utredningen lämnat förslag på i promemorian *Ansvarsförsäkring vid sjötransporter* (se bilaga 5 till detta betänkande), som ett led i genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

¹⁰ Lydelsen enligt promemorian innehåller de förslag som utredningen lämnat i en särskild promemoria som rör genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131), se *bilaga 5*.

¹¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

enligt artikel 4a.2 och 4a.15 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009 och enligt 15 kap. 19 § sjölagen (1994:1009) görs hos Finansinspektionen.

Ansökan ska vara skriven på svenska eller engelska. Om fartyget omfattas av kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet ska ansökningen innehålla uppgift om

1. fartygets namn, signalbokstäver och hemort,

2. transportörens namn och den ort där transportörens huvudsakliga rörelse bedrivs,

3. fartygets IMO-nummer, om något sådant finns,

4. den ställda säkerhetens art och varaktighet, och

5. försäkringsgivarens eller säkerhetsutställarens namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

Om fartyget ägs eller brukas av en stat och inte omfattas av kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet ska ansökningen innehålla de uppgifter som anges i 1–3.

4 §

Till en ansökan om ett certifikat enligt artikel 4a.2 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009 eller 15 kap. 19 § sjölagen (1994:1009) för ett fartyg, som inte ägs eller brukas av en stat, ska fogas ett intyg av försäkrings-

givaren eller säkerhetsutställaren.

Av intyget ska det framgå

1. att försäkringen eller den ekonomiska säkerheten täcker transportörens ansvar enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009, och

2. att försäkringen eller den ekonomiska säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens upphörande kom in till Finansinspektionen, om inte certifikatet har tillställts inspektionen eller ett nytt certifikat har utfärdats.

Intyget ska vara skrivet på svenska eller engelska.

5 §

En ansökan om ett certifikat enligt artikel 4a.2 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009 för ett fartyg som inte är registrerat i en stat som är medlem i Europeiska unionen och som inte ägs av en främmande stat, ska ges in senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn.

6 §

Giltighetstiden på ett certifikat enligt 3–5 §§ ska bestämmas till högst två år.

Finansinspektionen ska sända ett certifikat enligt första stycket till transportören.

7 §

Har en sådan anmälan om upphörande av giltighet för en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som avses i 4 § första stycket 2 kommit in till Finansinspektionen, ska inspektionen omgående underrätta Transportstyrelsen om detta.

8 §

Finansinspektionen får meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av 3–6 §§.

9 §

Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artikel 7 i förordning (EG) nr 392/2009.

Denna förordning träder i kraft den 31 december 2012.

1.4 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)¹²

Härigenom föreskrivs i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438),

dels att 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 7 kap. 1 e §, med följande lydelse.

Lydelse enligt promemoria¹³

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 e §

Om ett utländskt fartyg inte har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss¹⁴ eller enligt 15 kap. 18 § första stycket sjölagen (1994:1009) eller om det ombord på fartyget inte medförs något certifikat enligt 15 kap. 19 § sjölagen, får Transportstyrelsen förbjuda fartyget att anlöpa svensk hamn.

¹² Utredningen har lämnat förslag på ändringar i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) i promemorian *Ansvarsförsäkring vid sjötransporter* (se bilaga 5 till detta betänkande), som ett led i genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

¹³ Lydelsen enligt promemorian innehåller de förslag som utredningen lämnat i en särskild promemoria som rör genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131), se *bilaga 5*.

¹⁴ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

2 §

Ett förbud som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 eller 1 d § ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp.

Ett förbud som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 eller 1 d *eller 1 e* §§ ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp.

Ett förbud som har meddelats enligt 1 b § ska bestå till dess att den myndighet som har utfärdat förbudet häver det i enlighet med artikel 16.2 och 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll.

Denna förordning träder i kraft den 31 december 2012.

2 Författningsförslag i anledning av Atenkonventionen

2.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009),
dels att 21 kap. 4 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas två nya paragrafer, 21 kap. 4 a och 4 b §§
med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

21 kap. 4 §

Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid

1. sjörättsdomstol för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse,

2. sjörättsdomstol för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten,

3. domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller annars är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt, eller

4. domstol i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan *skall* väckas vid en annan domstol eller att tvisten *skall* hänskjutas till skiljemän.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan *ska* väckas vid en annan domstol eller att tvisten *ska* hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

Ytterligare bestämmelser om behörig domstol finns 4 a §. De gäller i vissa fall när en talan förs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss¹⁵.

4 a §

I förhållande till en fördragslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods gäller andra-fjärde styckena om behörig domstol.

Talan om ansvarighet för en transportör eller en utförande transportör enligt artikel 3 eller 4 eller för en försäkringsgivare enligt artikel 4a i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009 får, enligt kärandens val, väckas vid någon av följande domstolar i en fördragslutande stat:

- 1. domstol i den stat där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse,*
- 2. domstol för avgångs- eller bestämmelseorten enligt transportavtalet,*
- 3. domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har*

¹⁵ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

ett driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt, eller

4. domstol i den stat där transportavtalet ingicks, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Om flera domstolar i en stat är behöriga, ska statens nationella lagstiftning om laga domstol följas.

Efter den händelse som orsakade skadan kan parterna avtala att skadeståndstalan ska väckas inom någon annan jurisdiktion eller hänskjutas till skiljedom.

4 b §

En dom som har meddelats av en domstol som är behörig enligt 4 a § ska, om den är verkställbar i den stat där den meddelades och har vunnit laga kraft, erkännas av andra fördragsslutande stater. Detta gäller dock inte om

1. domen har erhållits med svikliga medel, eller

2. svaranden inte har fått skäligt rådrom och rimlig möjlighet att föra sin talan.

En dom som erkänns i enlighet med första stycket ska vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart statens formella krav för verkställigheten har uppfyllts. De formella kraven får inte medge någon omprövning i sak av målet.

Utan hinder av vad som sägs i första stycket ska erkännande och verkställighet av en sådan dom som

meddelats av en domstol i ett land som är medlem i Europeiska unionen regleras av rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område¹⁶. Erkännande och verkställighet av en sådan dom som har meddelats av en domstol i Danmark ska dock regleras av avtal mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område¹⁷.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹⁶ EGT 2001 L 12/1.

¹⁷ EUT 2005 L 299/62.

2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 och 15 kap. sjölagen (1994:1009)¹⁸

Härigenom föreskrivs att 5 § i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 och 15 kap. sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt författningsförslag Föreslagen lydelse
1.3 i detta betänkande*

5 §

Ansökan om certifikat för ett fartyg som inte är registrerat i ett land som är medlem i Europeiska unionen och som inte ägs av en främmande stat, ska ges in senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn.

Ansökan om certifikat för ett fartyg som inte är registrerat i ett land som är medlem i Europeiska unionen *eller i en fördragslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods* och som inte ägs av en främmande stat, ska ges in senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹⁸ Den föreslagna lydelsen utgår ifrån lydelsen enligt författningsförslag 1.3 i detta betänkande.

1 Uppdraget

1.1 Utredningens direktiv

Enligt uppdraget ska utredningen för det första lämna förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av att Atenförordningen¹ blir tillämplig i Sverige. För det andra ska ett underlag rörande Sveriges tillträde till Atenkonventionen² tas fram. Den tredje delen rör hur försäkringsdirektivet³ ska genomföras i svensk rätt. Överväganden och förslag rörande försäkringsdirektivet har utredningen lämnat till Justitiedepartementet i en särskild promemoria i juli 2011, *se bilaga 5*. Promemorian har remissbehandlats och en lagrådsremiss har beretts.

En av huvudfrågorna i de delarna av utredningens uppdrag som redovisas i detta betänkande är att överväga om Sverige bör utnyttja möjligheten att tillämpa Atenförordningen också på inrikes transport till sjöss med fartyg av så kallad klass C-, D- och E-typ samt att undersöka om tillämpningen av förordningen bör skjutas upp när det gäller fartyg av klass A- respektive B-typ. Uppdraget innefattar att göra en översyn av 15 kap. sjölagen (1994:1009) och att ta ställning till i vilken mån de transporter som faller utanför Atenförordningens tillämpningsområde bör ha ett likvärdigt skydd.

Utredningen ska undersöka och analysera vilka eventuella följdändringar som kan bli aktuella på grund av att Atenkonventionen till övervägande del genom Atenförordningen blir direkt tillämplig i Sverige. I sammanhanget ska undersökas hur 9 kap. sjölagen förhåller sig till ansvarsbegränsningen enligt Atenförordningen. Utredningen ska ta ställning till om det finns anledning att använda möjlig-

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46).

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

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131).

heten att föreskriva att transportörens ansvar ska gälla för högre belopp än 400 000 SDR per passagerare. Vidare ska utredningen lämna förslag på en myndighet eller en erkänd institution eller organisation som ska fastställa att kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för fartyg har uppfyllts samt utfärda certifikat som visar att kraven är uppfyllda för ett fartyg.

Uppdraget innefattar att utreda hur det ska kunna säkerställas att det finns en föreskriven försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för alla fartyg godkända för transport av fler än tolv passagerare, oavsett flaggstat, som anlöper eller lämnar hamnar på svenskt sjöterritorium. Till uppgifterna hör också att överväga om det ska inrättas ett register i elektroniskt format över utfärdade certifikat och i så fall att ta ställning till hur ett sådant register bör utformas. Utredningen ska slutligen analysera vilka återverkningar det får för svensk rätt, om de ytterligare regler som finns i Atenkonventionen och som inte omfattas av Atenförordningen också skulle bli gällande här i landet.

Betänkandet ska enligt ett tilläggsdirektiv redovisas senast den 29 februari 2012. Regeringens direktiv och tilläggsdirektiv till utredningen bifogas betänkandet, se *bilagorna 1 och 2*.

1.2 Utredningens arbete

Utredningen påbörjade sitt arbete i november 2010. Arbetet har bedrivits i samråd med de utsedda experterna, och utredningen har haft tio sammanträden som experterna har deltagit i.

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

Utredaren och sekreteraren har under hösten 2011 träffat företrädare för Skärgårdsredarna (SWEREF) och The Swedish Club. Samråd har ägt rum med Finansinspektionen.

1.3 Betänkandets disposition

Författningsförslagen finns längst fram i betänkandet. Kapitel 2 och 3 innehåller beskrivningar av bakgrund och gällande rätt. I kapitel 4 finns en redogörelse för innehållet i Atenförordningen och i kapitel 5–12 utredningens bedömningar och förslag. I kapitel 13 beskrivs förslagets konsekvenser och i kapitel 14 förslag om ikraftträdande. Betänkandet avslutas i kapitel 15 med en författningskommentar.

2 Bakgrund

2.1 Sjösäkerhetsarbetet inom EU

Förlisningen av oljetankern Erika utanför Frankrikes kust 1999 ledde till ett intensivt sjösäkerhetsarbete inom EU. De så kallade ERIKA I, II och III-paketerna antogs i syfte att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss. ERIKA III-paketet, eller det så kallade Tredje Sjösäkerhetspaketet, resulterade i rättsakter som bland annat behandlar fullgörande av flaggstatsförpliktelser¹, utredning av olyckor², ersättning till passagerare vid olyckor³ (Atenförordningen), fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter⁴ (försäkringsdirektivet), informations- och övervakningsfrågor, klassificerings-sällskap⁵ samt hamnstatskontroll⁶.

Regeringen har tidigare tillkallat en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag på hur klassdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, övervakningsdirektivet, olycksutredningsdirektivet och flaggstatsdirektivet borde genomföras i svensk rätt. I november 2009

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132, Celex 32009L0021).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EGT L 131, 28.5.2009, s. 114, Celex 32009L0018).

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24, Celex 32009R0392).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11, Celex 32009R0391), samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47, Celex 32009L0015).

⁶ Europarådets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

överlämnade utredningen delbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Slutbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod (SOU 2010:23) överlämnades i april 2010.

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

I propositionen Genomförandet av tredje sjösäkerhetspaketet – del 2 (prop. 2010/11:116) fanns det förslag till de lagändringar som krävdes för att genomföra klassdirektivet och olycksutredningsdirektivet. Även vissa frågor angående klassförordningen tas upp. Ändringar föreslogs bland annat i sjölagen (1994:1009), i fartygssäkerhetslagen och i offentlighets- och sekretesslagen. Sedan riksdagen beslutat i enlighet med förslagen trädde ändringarna i kraft den 17 juni 2011.

Utredningen har i en särskild promemoria, ”*Ansvarsförsäkring vid sjötransporter*”, som lämnades till Justitiedepartementet i juli 2011, förslagit hur försäkringsdirektivet ska genomföras i svensk rätt, se *bilaga 5*. Promemorian har remissbehandlats och en lagrådsremiss har beretts. Det här betänkandet rör frågor i anledning av Atenförordningen och den IMO-konvention, Atenkonventionen, som förordningen i stor utsträckning införlivar med unionsrätten.

2.2 Bakgrund till Atenkonventionen och Atenförordningen

Internationella bestämmelser om transportörens ansvar vid passagerartransport till sjöss finns i den så kallade Atenkonventionen från 1974, det vill säga konventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Konventionen har utarbetats av FN:s sjöfartsorganisation, Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), och trädde i kraft 1987. Totalt har 34 stater ratificerat eller anslutit sig till konventionen, däribland sex av EU:s medlemsstater. Att så få EU-länder anslutit sig till konventionen synes bero på att begräns-

ningsbeloppen ansetts vara för låga. Under slutet av 1980-talet gjordes försök att höja gränserna och ett protokoll färdigställdes 1990. Protokollet har inte ratificerats i någon större omfattning och har inte trätt i kraft.

Under 2001 drog kommissionen upp linjerna för EU:s transportpolitik i en vitbok. Kommissionen följde året efter upp vitboken med ett meddelande om säkrare passagerarfartyg i gemenskapen. Kommissionen uttalade i meddelandet att bestämmelserna om skadeståndsansvar vid passagerarbefordran till sjöss måste uppdateras och förbättras till förmån för passagerarna. I meddelandet påpekade kommissionen att bestämmelserna måste omfatta vissa nyckelprinciper för att passagerarna ska kunna garanteras ett tillräckligt skydd. Dessa principer är ett strikt skadeståndsansvar med lämpliga gränser, utökat skadeståndsansvar vid fel och försummelse, obligatorisk försäkring och talerätt direkt mot försäkringsgivaren. Till detta kommer att inrikestransporter ska omfattas av bestämmelserna. Dessa nyckelprinciper var inte enligt kommissionen tillräckligt reglerade i Atenkonventionen.

IMO genomförde en översyn av Atenkonventionen och den 1 november 2002 antogs ett tilläggsprotokoll. Kommissionen uttalade då att Atenkonventionen i 2002 års lydelse i tillräcklig utsträckning hade intagit de principer som angavs i meddelandet från 2002. Det var enligt kommissionen endast frågan om att bestämmelserna borde täcka all transport inom gemenskapen, det vill säga även inrikes sjöfart, som inte hanterats av IMO.

För att skadeståndsansvaret skulle kunna regleras på ett enhetligt och tillfredställande sätt inom gemenskapen har Atenförordningen inkorporerat större delen av Atenkonventionen. Konventionens innehåll har emellertid till viss del anpassats efter gemenskapens behov.

2.3 Atenkonventionen i 2002 års lydelse

Atenkonventionens syfte är att genom bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar stärka passagerarnas ställning vid transport med fartyg. Bestämmelserna ska indirekt förebygga skador då transportörerna i större utsträckning vidtar åtgärder för att undvika att olyckor inträffar.

Atenkonvention tillämpas på internationell transport med fartyg som används till fart i öppen sjö.

Konventionen skiljer på två olika typer av skadeståndsanspråk (se artikel 3). Om skadan uppstår till följd av att något händer med fartyget, en så kallad sjöfartsolycka, har passagerarna mycket små möjligheter att påverka sin situation. Vid sjöfartsolyckor ålägger därför konventionen transportören ett strikt ansvar och gränsen för transportörens ansvar uppgår till 250 000 särskilda dragningsrätter (SDR) per passagerare. Vid sjöfartsolyckor blir en högre gräns på 400 000 SDR tillämplig om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören (se artikel 7.1). Om skadan uppstår på annat sätt än genom en sjöfartsolycka blir transportören skadeståndsskyldig bara på grund av fel eller försummelse och beloppsgränsen uppgår till 400 000 SDR. En fördragsslutande stat har möjlighet att föreskriva att transportörens ansvar ska gälla för högre belopp än 400 000 SDR per passagerare (se artikel 7.2). Transportören kan förlora sin rätt att återropa ansvarsgränserna om det visas att transportören, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och haft insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma (se artikel 13).

Transportören ansvarar för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Fel eller försummelse av transportören antas föreligga om skadan orsakats av en sjöfartsolycka (se artikel 3.3). Ansvaret är begränsat till 2 250 SDR per passagerare och befordran (se artikel 8).

De flesta fartyg som transporterade passagerare var vid konventionens tillkomst redan försäkrade, men för att säkerställa att samtliga fartyg är försäkrade infördes genom Atenkonventionen en obligatorisk försäkringsplikt för alla fartyg (se artikel 4a). Den fördragsslutande staten ska genom ett certifikat intyga att fartyget uppfyller kraven på försäkring. Certifikatet ska medföras på fartyget. Kravet på försäkring och skyldigheten att medföra certifikatet gäller dock bara fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare.

Enligt Atenkonventionen har passagerare en rätt att rikta sin talan om ersättning direkt mot försäkringsbolaget. Den rätten infördes därför att det inom sjöfarten kan vara svårt att spåra transportören som dessutom ibland kan sakna förmåga att uppfylla sina ekonomiska förpliktelse.

2.4 Atenförordningen

Atenförordningen ska genom enhetliga regler ytterligare stärka det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare vid sjötransporter som ges enligt Atenkonventionen.

Distinktionen mellan nationella och internationella transporter har slopats vid transport till sjöss på den inre marknaden. Det har därför ansetts lämpligt att ha samma nivå och typ av skadeståndsansvar när det gäller både nationella och internationella transporter inom unionen. Genom Atenförordningen blir Atenkonventionen därför även tillämplig på inrikes befordran till sjöss med fartyg av klass A- och B-typ (se artikel 2). Medlemsstaterna ges enligt förordningen möjlighet att tillämpa Atenkonventionen också på inrikes befordran till sjöss med fartyg av klass C- och D-typ.

Transportören är enligt förordningen skyldig att göra en förskottsutbetalning om en passagerare avlider eller drabbas av en personskada till följd av en sjöfartsolycka. En förskottsutbetalning innebär emellertid inte något erkännande av skadeståndsansvar. Bestämmelsen om förskottsutbetalning motsvarar vad som gäller för luftfart och järnvägstransporter (se artikel 6).

I förordningen tilläggs ett krav på tillräcklig och tydlig information till passagerare om deras rättigheter (se artikel 7). Passagerare ska åtminstone vid avgången få lämplig information om sina rättigheter enligt förordningen.

Ersättning kan enligt förordningen aktualiseras vid skador på utrustning för funktionshindrade.

2.5 Begränsningskonventionen

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

Försäkringshänsyn ligger bakom reglerna om globalbegränsning. Det har ansetts motiverat att befria redaren från ansvar för katastrof-risker eller med andra ord risker för att det vid en olycka uppstår exceptionellt omfattande skador. För sådana skador är det svårt att

teckna en ansvarsförsäkring och om detta skulle vara möjligt skulle det leda till orimligt höga premier. Under dessa premisser skulle en större olycka kunna ödelägga redarens verksamhet. Genom globalbegränsningen bestäms det högsta belopp som redaren kan bli ansvarig för och därigenom möjliggör man en försäkringstäckning.

Enligt konventionen kan fartygsägare och bärgare begränsa sitt ansvar. Även personer för vars handlingar fartygsägaren eller bärgaren svarar har rätt att begränsa sitt ansvar i samma utsträckning. Vidare har försäkringsgivaren rätt att begränsa sitt ansvar på samma sätt som försäkringstagaren för de fordringar som försäkringen avser. Ett generellt undantag från rätten till begränsning gäller för skador som den ansvarige har vållat uppsåtligt eller av hänsynslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

De fordringar som kan bli föremål för ansvarsbegränsning avser i första hand person- eller sakskador som har uppstått i samband med fartygets drift.⁷ De allmänna ansvarsgränserna är bestämda i relation till det aktuella fartygets bruttodräktighet⁸ (tonnage), och begränsningsbeloppen anges i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR). För samtliga fordringar, utom fordringar för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare, föreskrivs ett minsta begränsningsbelopp för fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000. För personskador uppgår detta belopp till 2 miljoner SDR och för övriga skador till 1 miljon SDR. Härefter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Begränsningsbeloppet för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare uppgår till 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får transportera.

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

⁷ Undantagna från begränsningsrätten är fordringar på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri, fordringar med anledning av sådana oljeskador som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention jämte ändringar som har trätt i kraft, fordringar med anledning av atomskador och, under vissa förutsättningar, fordringar som tillkommer arbetstagare hos fartygsägaren eller bärgaren.

⁸ Bruttodräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör summan av fartygets alla slutna rum med undantag för bland annat vissa utrymmen ovanför översta däck.

skador. Vidare ska inflationen beaktas och den effekt ändringen kan få i fråga om försäkringskostnader.

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

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

3 Gällande rätt

3.1 Sjölagen (1994:1009)

1–2 kap.

I sjölagens båda inledande kapitel finns de grundläggande reglerna om vilka fartyg som är svenska och om registrering här i landet. Mycket förenklat kan reglerna sägas utgå från att fartyg är svenska om de till mer än hälften ägs av svenska rättssubjekt. Därifrån har dock flera avsteg gjorts som en anpassning till vad som gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, däribland principerna om etableringsfrihet, se vidare bland annat 1 kap. 1–1 b §§ och 2 kap. 1 § sjölagen.

7 kap.

Kapitlet innehåller allmänna bestämmelser om ansvar. Enligt 1 § är redaren ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Skadestånd som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan. Det anges slutligen att särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av en redares ansvar finns i 9, 10 och 13–15 kap. I den särskilda promemoria som utredningen lämnade till Justitiedepartementet i juli 2011 föreslås ett utvidgat 7 kap. med anledning av reglerna i försäkringsdirektivet (se bilaga 5 till detta betänkande).

9 kap.

Sjölagens nionde kapitel behandlar frågor om ansvarsbegränsning. Det anges vem som kan begränsa sitt ansvar. Således har redaren rätt att begränsa sin ansvarighet. Samma rätt har en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Om ansvar görs gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan av dessa personer svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet. Slutligen har den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för en fordran som är föremål för begränsning rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren. (Se 1 §.)

Det finns en rätt till ansvarsbegränsning i vissa angivna situationer. Vid fordringar med anledning av person- eller sakskada gäller en ansvarsbegränsning oavsett grunden för ansvarigheten, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. Vidare föreligger en sådan rätt avseende skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods och beträffande annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. En rätt till ansvarsbegränsning föreligger även rörande fordringar i anledning av åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergetts eller blivit vrak. Vidare gäller rätt till ansvarsbegränsning avseende åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, och på åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller, och skada som har orsakats av sådana åtgärder. Om den som får begränsa sitt ansvar har en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, ska begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen. (Se 2 §.)

Däremot kan ansvaret inte begränsas för en fordran på bärgarlön eller sådan särskild ersättning för bärgningsarbete som avses i 16 kap. 9 § sjölagen, bidrag till gemensamt haveri eller en på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 9 kap. 2 § första stycket 4, 5 eller 6. Rätt till ansvarsbegränsning saknas också för en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena och för en fordran som är underkastad en inter-

nationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för radiologisk skada. En rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte heller för en fordran med anledning av radiologisk skada orsakad av atomfartyg, eller för en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 9 kap. 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen. Undantagen från ansvarsbegränsning är även en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader. (Se 3 §.)

Det finns hinder mot en begränsning av ansvaret för den som visas själv ha vållat skadan med uppsåt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. (Se 4 §.)

Av 5 § framgår det hur ansvarsbeloppen ska bestämmas om det föreligger en rätt till ansvarsbegränsning. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen enligt första punkten 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. För övriga fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i andra punkten, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar.

Varje ansvarsbelopp ska enligt 6 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser. Om det belopp som avses i 5 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, ska återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 5 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar. Har redaren eller någon annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

I 7–9 §§ finns bestämmelser rörande begränsningsfonder och i 11 § bestämmelser om lagval.

10 kap.

Tionde kapitlet innehåller bestämmelser om skadestånd och försäkring av fartyg som transporterar olja. Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, ska enligt 12 § ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa någon annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i tionde kapitlet eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet. Försäkringen eller säkerheten ska godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer (Finansinspektionen). Har ägaren fullgjort sin skyldighet, ska inspektionen utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska Finansinspektionen utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 10 kap. 5 § första stycket. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget.

Samma bestämmelser om skyldighet att försäkra sig och att medföra certifikat gäller för ett utländskt fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast och som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Ett fartyg som ägs av en främmande stat är undantaget från denna skyldighet. Om fartyget ägs av en främmande stat, ska det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 10 kap. 5 § första stycket. (Se 13 §.)

Den som är berättigad till ersättning har rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren. Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 10 kap. 5 § första stycket. (Se 14 och 16 §§.)

15 kap.

I 15 kap. finns det bestämmelser om befordran av passagerare och resgods.

Inledande bestämmelser

Kapitlet inleds med några grundläggande definitioner. Bortfraktare är den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods. Passagerare är den som befordras eller ska befordras med fartyg enligt ett avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke följer med fordon eller levande djur som befordras enligt ett avtal om godsbefordran. Som resgods benämns varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. Med handresgods menas resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon. (Se 1 §.)

Bestämmelserna i 15 kap. gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel. (Se 2 §.)

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada av det slag som avses i 17 eller 18 §§, ska 15 kap. om befrielse från och begränsning av ansvarighet för bortfraktare tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan. (Se 3 §.)

Om befordringen

Kapitlet innehåller också bestämmelser om själva befordringen som reglerar bland annat; bortfraktarens ansvar för att fartyget är sjövärdigt, passagerarens skyldighet att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan, passagerarens rätt att föra med sig resgods och återbetalning av biljettpriset (se 4–16 §§).

Om ansvarighet på bortfraktarens sida

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

även om förseningen inte beror på en händelse under resan. (Se 17 §.)

Bortfraktaren är ansvarig också för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Det gäller också skada till följd av att resgodset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten. Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring. (Se 18 §.)

Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 17 eller 18 §§, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) om jämkning. (Se 19 §.)

För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 17 eller 18 §§ inte har orsakats genom fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock det som nu har sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget. (se 20 §.)

Bortfraktarens ansvarighet ska vid personskada inte överstiga 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen ska betalas ut som livränta får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare ska ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare. Vid skada på eller förlust eller försening av resgods ska ansvarigheten inte överstiga 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods, 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring, 10 000 SDR för varje fordon, och 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods. Begränsningsbeloppen gäller för varje resa och avser inte ränta och rättegångskostnader. Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse ta på sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i paragrafen. (Se 21 §.)

Enligt 15 kap. sjölagen gäller också att bortfraktaren har rätt att från skadans belopp högst göra följande avdrag för passagerarens självrisk: 150 SDR för varje fordon som skadas, 20 SDR för annan resgodsskada, och 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods belopp. Avräkning ska ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 21 § prövas. (Se 22 §.)

Bortfraktaren har enligt 23 § inte rätt att åberopa bestämmelserna i 21 och 22 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befodringsavtalet. (Se 24 §.)

Om befodrningen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befodrningen. Utför den andre befodrningen med fartyg, är han ansvarig för sin del av befodrningen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i 15 kap., är den som utför befodrningen inte bunden av detta, utom vid skriftligt samtycke. I den mån ansvar åvilar både bortfraktaren och den andra svarar de solidariskt. (Se 25 §.)

Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 25 § eller 7 kap. 1 §, är denne enligt 26 § berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och de personer som han svarar för ska betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 21 §. Detta gäller inte till förmån för den som visas ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen. (Se 27 §.)

Om avtalsvillkors giltighet

Av 29 § framgår det att avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10–27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena i vissa fall är ogiltiga. Ett sådant fall är vid befodrning inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befodrningen. Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter är även ogiltiga vid annan befodrning, om svensk lag är tillämplig på befodrningen enligt allmänna svenska

lagvalsregler. Trots bestämmelserna i 29 § får bortfraktaren enligt 30 § i vissa fall förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare och handresgods.

3.2 Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

5 kap.

Femte kapitlet handlar om tillsyn. Av 1 § framgår det att Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen när det gäller fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation, säkring av last som ännu inte har förts ombord, rederiers säkerhetsorganisation, och arbetsmiljön ombord. När det gäller inspektion enligt 8 § utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen. Tillsynen genomförs vid förrättningar, det vill säga vid besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller. (Se 4 §.)

Om förhållandena inte föranleder annat, ska det undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport, om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt, om fartyget i övrigt är i behörigt skick och om fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation. (Se 8 §.)

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat eller motsvarande handlingar enligt 7 kap. 3 §, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten eller handlingarna i något väsentligt avseende. (Se 9 §.)

6 kap.

Sjätte kapitlet innehåller bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg. I 1–4 §§ finns bestämmelser om förbud för fartyg att resa.

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §, får svenska hamnar enligt 5 § förbjudas att ta emot fartyget.

Den myndighet som har förbjudit ett fartygs resa eller förbjudit ett fartyg att anlöpa svensk hamn ska, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörda hamnar. Polismyndigheten och Kustbevakningen ska, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet. (Se 9 §.)

7 kap.

Genom 7 kap. 7 § ges regeringen möjlighet att meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite.

3.3 Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

6 kap.

Av 1 c § framgår det att Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt direktivet om hamnstatskontroll.

7 kap.

I 7 kap. finns det bestämmelser om att Transportstyrelsen i vissa fall ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svenska hamnar och att vissa förbud ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpt. (Se 1 och 2 §§.)

4 Atenförordningen – bestämmelsernas innehåll

Ett syfte med Atenförordningen¹ är att stärka passagerarnas ställning genom bland annat bestämmelser om skadeståndsansvar och försäkringsplikt för transportörer. Förordningen gäller för internationell transport till sjöss och omfattar även viss nationell transport. Bestämmelserna om skadeståndsansvar är avsedda att ha en olycksförebyggande påverkan på sjöfartsnäringen genom att de ger transportörerna ytterligare incitament att vidta åtgärder för att undvika att olyckor inträffar.

Genom Atenförordningen införlivas 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods – i dess lydelse enligt tilläggsprotokoll av den 1 november 2002 (Atenkonventionen) – till stora delar med EU-rätten. Genom förordningen införlivas också de riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen som antogs av IMO:s juridiska kommitté den 19 oktober 2006. Konventionen och IMO:s riktlinjer blir, i den utsträckning som anges i förordningen, bindande för EU:s medlemsstater när förordningen börjar tillämpas (se närmare kap. 12 i det följande med utredningens överväganden i fråga om IMO:s riktlinjer).

I svensk rätt regleras passagerarnas och transportörernas rättigheter och skyldigheter av 15 kap. sjölagen (1994:1009).

I det här kapitlet görs en kort genomgång av förordningen. I kapitlen 5–11 redovisar utredning sina överväganden och de förslag som lämnas till följd av att förordningen blir tillämplig i Sverige.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46).

4.1 Förordningens syfte och tillämpningsområde

Genom Atenförordningen fastställs enhetliga unionsrättsliga bestämmelser för transportörers och passagerares rättigheter och skyldigheter i samband med olyckor vid sjöbefordran. I Atenförordningen har intagits delar av Atenkonventionen och IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen. (Se artikel 1.)

Förordningen ska tillämpas på internationell befordran till sjöss och befordran i en enda medlemsstat på fartyg som tillhör så kallad klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG². En förutsättning för att förordningen ska tillämpas är att fartyget för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, att befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat, eller att avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägen i en medlemsstat. (Se artikel 2.)

Det överlämnas åt medlemsstaterna att avgöra om förordningen ska tillämpas även på all inrikes befordran till sjöss, det vill säga i praktiken även på fartyg av klass C- och D-typ.

Utredningens överväganden och förslag som rör förordningens tillämpningsområde finns i kap. 5.

4.2 Skadeståndsansvar, ansvarsbegränsning och förskottsutbetalning

4.2.1 Skadeståndsansvar

I reglerna om transportörens skadeståndsansvar behandlas ett antal olika situationer. Det görs en åtskillnad bland annat mellan sjöfartsolyckor och andra händelser, mellan personskador och skador på handresgods eller på annat resgods, liksom också mellan situationer då skadan avser resgodset som sådant eller är en följd av en sådan skada. Delvis gäller skilda regler i de olika fallen med avseende bland annat på ansvarsbegränsning och bevisbörda.

Atenförordningen skiljer alltså mellan skador som har inträffat till följd av att något händer med fartyget, en så kallad sjöfartsolycka,

² Rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg har upphört att gälla. I dess ställe har trätt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 26.6.2009, s. 1, Celex 32009L0045) senast ändrat genom kommissionens direktiv 2010/36/EU av den 1 juni 2010 (EUT L 162, 29.6.2010, s. 1, Celex 32010L0036).

och skador på grund av någon annan händelse än en sådan olycka (se artikel 3 Atenkonventionen). Vid sjöfartsolyckor har transportören ett strikt ansvar upp till 250 000 särskilda dragningsrätter³ (SDR) per passagerare för skada som uppstått som en följd av dödsfall eller personskada. Vid sjöfartsolyckor blir en högre gräns på 400 000 SDR tillämplig om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören (se artikel 7.1 Atenkonventionen). Om skadan till följd av dödsfall eller personskada uppstår på annat sätt än genom en sjöfartsolycka blir transportören skadeståndsskyldig bara på grund av fel eller försummelse och beloppsgränsen är 400 000 SDR.⁴ Bevisbördan för fel eller försummelse ligger på käranden. Enligt 15 kap. 20 § sjölagen är bortfraktaren ansvarig för personskada och förlust av eller skada på handresgods om denne vållat skadan. Det är den som anser sig ha lidit skada som har att visa vållande. Om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller uppkommit till följd av fel i fartyget, har bortfraktaren emellertid ett presumtionsansvar för personskada och förlust av eller skada på handresgods. Även i dessa fall åligger det dock den skadelidande att enligt allmänna principer för bevisbördans placering visa att skadan har uppkommit under befordringen. Påstås skadan ha uppkommit till följd av fel i fartyget, ska den skadelidande visa även att det förelegat fel i fartyget och att det finns ett samband mellan skadan och detta fel (se Kurt Grönfors, *Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran*, Stockholm 1987, s. 115 ff.).

En fördragsslutande stat har möjlighet att föreskriva att transportörens ansvar ska gälla för högre belopp än 400 000 SDR per passagerare (se artikel 7.2 Atenkonventionen). Utredningens överväganden och förslag avseende denna beloppsgräns finns i kapitel 6.

Transportören ansvarar för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsaka-

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

⁴ Bestämmelsen är uppbyggd på samma sätt som skadeståndsansvaret för personskador vid flygtransporter. Vid flygtransporter finns inte några ekonomiska gränser för passagerares kroppsskada eller dödsfall. För skador upp till 100 000 SDR per passagerare har flygbolaget ett strikt ansvar. Om skadan är högre kan flygbolaget motsätta sig krav, om bolaget visar att det inte vållat skadan. (Artikel 17 och 21 i Montrealkonventionen)

de skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Fel eller försummelse av transportören antas föreligga om skadan orsakats av en sjöfartsolycka (se artikel 3.3 Atenkonventionen). Ansvaret är begränsat till 2 250 SDR per passagerare och befordran (se artikel 8 Atenkonventionen).

Transportören är slutligen ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på annat resgods än handresgods, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören (se artikel 3.4 Atenkonventionen).

Transportörens ansvar avser endast skada som härrör från händelser som har inträffat under befordran. Bevisbördan för att den händelse som orsakat skadan har inträffat under befordran och omfattningen av skadan ligger på käranden.

I samband med att en stat ratificerar Atenkonventionen kan staten förbehålla sig rätten att begränsa ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen. Exempel på sådana risker är krig, inbördeskrig och terroristhandlingar. Ansvaret kan begränsas till det lägsta beloppet av 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse. (Se punkt 1 i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen.)

4.2.2 Ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan utrustning

Det finns särskilda bestämmelser i Atenförordningen om att transportören är ansvarig för förlust av eller skada på rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning som används av en passagerare med nedsatt rörlighet. Ersättningen ska motsvara återanskaffningsvärdet av utrustningen eller reparationskostnaden. (Se artikel 3.3 och artikel 4.)

Enligt punkten 13 i ingressen till förordningen bör rörelsehjälpmedel i förordningen inte anses utgöra resgods eller fordon i den mening som avses i artikel 8 Atenkonventionen. Detta innebär att transportörens ansvar inte begränsas av artikel 8, när det är fråga om rörelsehjälpmedel. Ersättningen ska alltså svara mot det faktiska återanskaffningsvärdet av utrustningen eller den faktiska reparationskostnaden.

4.2.3 Val av ansvarsbegränsning

Atenförordningen (se artikel 5) ska inte inskränka transportörens eller den utförande transportörens rättigheter och skyldigheter enligt den nationella lagstiftning som genomför 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll (begränsningskonventionen), inbegripet eventuella kommande ändringar av konventionen. Om en sådan nationell lagstiftning saknas ska transportörens eller den utförande transportörens ansvar fastställas endast med stöd av artikel 3 i förordningen, det vill säga enligt bestämmelserna i själva förordningen och de delar av Atenkonventionen som förordningen hänvisar till.

Artikel 5 får anses innebära att en medlemsstat kan välja mellan att antingen tillämpa sådana nationella regler som bygger på begränsningskonventionen eller att låta ansvaret begränsas enligt Atenförordningen. Begränsningskonventionen har genomförts i svensk rätt genom 9 kap. sjölagen. Atenförordningens ansvarsgränser framgår av artiklarna 7 och 8 samt 10–13 i Atenkonventionen. Utredningens överväganden och förslag rörande ansvarsgränserna finns i kap. 6.

4.2.4 Förskottsutbetalning

Om en passagerare avlider eller får kroppsskador till följd av en sjöfartsolycka, ska den transportör som faktiskt utförde den befordran eller den del av den befordran då sjöfartsolyckan inträffade göra en förskottsutbetalning till passageraren. Betalningen ska göras senast 15 dagar efter det att den skadeståndsberättigade har identifierats. Förskottsutbetalningen ska täcka omedelbara ekonomiska behov i proportion till den uppkomna skadan. Vid dödsfall ska förskottsutbetalningen vara minst 21 000 EUR. (Se artikel 6.)

Bestämmelsen ska tillämpas även i fråga om en transportör som är etablerad inom gemenskapen.

En förskottsutbetalning innebär inte ett erkännande av skadeståndsansvar, och det kan kvittas mot eventuella senare utbetalningar enligt förordningen. Förskottsutbetalningen ska inte kunna återkrävas annat än i de fall som anges i artikel 3.1 (transportörens ansvar för personskada vid sjöfartsolyckor) eller i artikel 6 (medvållande) i Atenkonventionen, eller i tillägg A till IMO:s riktlinjer

(vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen) eller när en annan person än den skadeståndsberättigade personen har mottagit förskottsutbetalningen.

4.3 Försäkringsplikt

Transportören är skyldig att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och som är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare (se artikel 4a.1 Atenkonventionen). Försäkringen eller säkerheten ska täcka transportörens konventionsenliga ersättningsansvar vid dödsfall eller personskada och ska uppgå till minst 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse.

En behörig myndighet ska fastställa att kraven är uppfyllda. Myndigheten ska därefter utfärda ett certifikat som intygar att fartyget uppfyller kraven. Ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat ska få certifikatet utfärdat eller bestyrkt av den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat. För ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i någon fördragsslutande stat. Utformningen av certifikatet ska följa den förlaga som finns i bilagan till Atenkonventionen. Certifikatet ska innehålla uppgifter om fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort samt namnet på den transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den, och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs. Också fartygets IMO-nummer och den ställda säkerhetens art och varaktighet ska framgå av certifikatet. Det ska finnas uppgifter om namn på försäkringsgivaren eller utställaren av den ekonomisk säkerhet och den ort där denne bedriver sin huvudsakliga rörelse, samt om den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts. Slutligen ska certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än försäkringens respektive den ekonomiska säkerhetens giltighetstid, framgå av handlingen.

Staten får bemyndiga en erkänd institution eller organisation att utfärda certifikatet. Institutionen eller organisationen ska i så fall underrätta staten varje gång ett certifikat utfärdas. Den fördragsslutande staten bär i varje enskilt fall det fulla ansvaret för att ett utfärdat certifikat är fullständigt och korrekt. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget (se artikel 4a.5 Atenkonventionen).

Talan om ersättning som täcks av en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a får föras direkt mot försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten (se artikel 4a.10 Atenkonventionen). Det belopp som anges i punkt 1 utgör ansvarsgränsen för försäkringsgivaren och den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten, även om transportören eller den utförande transportören inte har rätt att begränsa sitt ansvar.

En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg under dess flagg om det saknas ett certifikat för fartyget.

Om inte annat följer av artikel 4a ska varje fördragsslutande stat genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 (se artikel 4a.13 Atenkonventionen).

En fördragsslutande stat behöver inte kräva att fartyg som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium ska medföra certifikat ombord eller uppvisa certifikatet, om staten väljer att hålla ett register i elektroniskt format över utfärdade certifikat. En förutsättning är att staten har meddelat generalsekreteraren i IMO att den håller ett sådant register tillgängligt för alla fördragsslutande stater och att registret gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att kontrollera att ett fartyg har en försäkring. (Se artikel 4a.14 Atenkonventionen.)

Bestämmelserna om försäkring och annan ekonomisk säkerhet i artikel 4a gäller inte fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och som inte är täckt av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Ett sådant fartyg ska dock ombord medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som bestyrker att fartyget ägs av den staten och att ansvaret är täckt intill det belopp som anges i artikel 4a.1. Certifikatet ska så nära som möjligt följa den förlaga som avses i artikel 4a.2.

På samma sätt som när det gäller begränsning av ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen (se avsnitt 4.2.1) kan en stat i samband med ratificeringen av Atenkonventionen förbehålla sig rätten att begränsa kravet på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet samt direktkravsansvaret.

4.4 Information till passagerare

Transportören eller den utförande transportören ska se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt Atenförordningen. När transportavtalet har ingåtts i en medlemsstat ska information tillhandahållas vid samtliga försäljningsställen samt även vid telefon- och Internetförsäljning. Om avgångshamnen ligger i en medlemsstat, ska information ges före avgången. I alla andra fall ska information tillhandahållas åtminstone vid avgången. Informationen ska tillhandahållas på det lämpligaste sättet.

För att uppfylla informationskravet ska transportören och den utförande transportören tillhandahålla en sammanfattning av bestämmelserna i Atenförordningen till passagerarna. Kommissionen har utarbetat och offentliggjort den sammanfattning som transportören ska använda sig av. (Se artikel 7 i förordningen.)

4.5 Övergångbestämmelser och ikraftträdande

Medlemsstaterna får välja att skjuta upp tillämpningen av förordningen på fartyg av klass A- och B-typ (se artikel 11 Atenförordningen). Tillämpningen får avseende fartyg av A-typ skjutas upp fram till fyra år efter den dag då förordningen börjar tillämpas. När det gäller fartyg av B-typ får tillämpningen skjutas upp fram till den 31 december 2018. Utredningens överväganden och förslag på denna punkt finns i kap. 5.

Atenförordningen ska tillämpas från och med den dag då Atenkonventionen träder i kraft för gemenskapen och i vart fall senast från den 31 december 2012 (se artikel 12 i förordningen).

5 Atenförordningens tillämpningsområde

Atenförordningen ska börja tillämpas inom EU senast den 31 december 2012.¹ Utredningen har fått i uppdrag att analysera Atenförordningens närmare innebörd och föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av att förordningen blir tillämplig i Sverige. I uppdraget ligger att överväga om Sverige bör utnyttja möjligheten att tillämpa förordningen också på inrikes transport till sjöss med fartyg av så kallad klass C-, D- och E-typ samt att undersöka om tillämpningen av förordningen bör skjutas upp när det gäller fartyg av klass A- respektive B-typ. Utredningen ska göra en översyn av 15 kap. sjölagen (1994:1009) och ta ställning till i vilken mån de transporter som faller utanför Atenförordningens tillämpningsområde bör ha ett likvärdigt skydd.

5.1 Tillämpningsområde

Förordningar är direkt tillämpliga i varje EU-medlemsstat och får inte upprepas i medlemsstaternas nationella lagstiftning. Det är i princip inte heller tillåtet att i nationella bestämmelser närmare klarlägga innebörden av förordningens regler eller ändra tillämpningsområdet för förordningen. Detta behöver dock inte innebära att förordningen utgör en fullständig reglering inom sitt område. På vissa punkter blir det en uppgift för den nationella lagstiftaren att göra de ställningstaganden som behövs.

¹ Atenförordningen ska tillämpas från och med den dag då Atenkonventionen träder i kraft för unionen och i vilket fall som helst senast den 31 december 2012 (se artikel 12 Atenförordningen).

Enligt artikel 2 ska Atenförordningen tillämpas på internationell² befordran till sjöss och befordran i en enda medlemsstat på fartyg av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG³.

Atenförordningen överlämnar åt medlemsstaterna att avgöra om förordningen dessutom ska tillämpas på all inrikes befordran till sjöss, det vill säga i praktiken fartyg av klass C- och D-typ. Medlemsstaterna får också välja att skjuta upp tillämpningen av förordningen avseende fartyg av klass A- och B-typ. Tillämpningen får skjutas upp fram till fyra år efter den dag då förordningen börjar tillämpas avseende fartyg av klass A-typ (eventuellt den 31 december 2016, jämför avsnitt 4.5) och fram till den 31 december 2018 avseende fartyg av klass B-typ (se artikel 11).

Utredningen ska enligt kommittédirektiven överväga om Sverige bör utnyttja den möjlighet Atenförordningen ger att utsträcka reglernas tillämpning till att avse också inrikes transporter till sjöss med fartyg av klass C- och D-typ. Det ska också undersökas om Sverige bör utnyttja den möjlighet som ges att skjuta upp tillämpningen av förordningen när det gäller fartyg av klass A- och B-typ.

Atenförordningens tillämpning vid inrikes sjöfart är kopplat till de fartområden som utpekats i direktivet 98/18/EG. Genom direktivet infördes gemensamma säkerhetsbestämmelser för passagerarfartyg i nationell trafik inom gemenskapens länder. Säkerhetskraven ställs olika högt på fartyg och de anställda ombord beroende på vilket farvatten fartyget trafikerar. I direktivet delas farvattnen in i följande fartområden:

- Fartområde A: Ett annat fartområde än fartområde B, C, D eller E.
- Fartområde B: Ett fartområde som vid medelvattenstånd sträcker sig högst 20 nautiska mil från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.
- Fartområde C: Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad

² Med internationell befordran förstås varje befordran där, enligt befodringsavtalet, avgångs-orten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befodringsavtalet eller fastställd turlista ska anlöpa hamn i en annan stat under resan (artikel 1.9 Atenkonventionen).

³ Rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg har upphört att gälla. I dess ställe har trätt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 26.6.2009, s. 1, Celex 32009L0045) senast ändrat genom kommissionens direktiv 2010/36/EU av den 1 juni 2010 (EUT L 162, 29.6.2010, s. 1, Celex 32010L0036).

period av året för trafik endast under den perioden. Området får varken sträcka sig längre än 15 nautiska mil från en skyddad plats eller längre än 5 nautiska mil (vid medelvattenstånd) från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

- Fartområde D: Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får varken sträcka sig längre än 6 nautiska mil från en skyddad plats eller längre än 3 nautiska mil (vid medelvattenstånd) från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

Till varje sådant område knyts särskilda säkerhetskrav. Ju mer vidsträckt fartområde desto högre krav på fartyget och de anställda ombord. Direktivet är genomfört i svensk rätt.⁴

I Sverige delas det svenska farvattnet in i ytterligare ett fartområde – fartområde E. För passagerarfartyg i fartområde E saknas följaktligen gemensamma EU-bestämmelser och Sverige har därför utfärdat nationella regler. Fartområde E omfattar bland annat hamnar, floder, kanaler, insjöar och de områden i skärgård som erbjuder sjölä från påverkan av vågor från öppna havet samt skärgårdar i Väneren och Vättern. (Se 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen, 2003:438.)

Det ingår i utredningens uppdrag att ta ställning till om de transporter som faller utanför Atenförordningens tillämpningsområde ska omfattas av förordningen. Eftersom fartområde E inte nämns i direktiv 98/18/EG omfattas inte fartyg av klass E-typ av Atenförordningens bestämmelser. Med tanke på vilka regler som gäller för passagerarfartyg (fartyg av klass A-, B-, C-, D- och E-typ) respektive för fartyg som transporterar färre än tolv passagerare har utredningen funnit det naturligt att behandla frågan om fartyg av klass E-typ ska omfattas av förordningen i ett sammanhang med frågan om fartyg av klass C- och D-typ ska omfattas (se avsnitt 5.2). Överväganden som avser övriga transporter som faller utanför Atenförordningens tillämpningsområde finns i avsnitt 5.3.

I Sverige är Gotlandstrafiken mellan Nynäshamn eller Oskarshamn och Visby den enda trafik som omfattas av fartygsområde A. Fart-

⁴ Enligt 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) delas farvatten in i fartområden A, B, C, D och E. Enligt 1 kap. 10 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, delas passagerarfartyg i inrikes trafik in i olika fartygsklasser beroende på de fartområden som fartyget tillåts trafikera.

område B är vidsträckt och innefattar trafik med större fartyg och färjor, till exempel passagerartrafiken till och från Gotska Sandön. Ett exempel på trafik i fartområde C är trafiken till och från Karlsöarna. Trafiken inom Stockholms skärgård omfattar fartyg av klass D- och E-typ. Inom fartområde E företas de flesta resor med sammanlagt över 30 miljoner passagerare per år.

5.2 Inrikes transport till sjöss

Utredningens förslag: Atenförordningen ska tillämpas på all inrikes passagerartransport till sjöss mellan avgångs- och bestämmelseorter på svenskt sjöterritorium, det vill säga inte enbart på fartyg av så kallad klass A- och B-typ utan också på fartyg av klass C-, D- och E-typ.

Av ingressen till Atenförordningen, punkten 10, framgår det att gemenskapen anser att det ansvarssystem som fastställs i Atenförordningen gradvis bör utvidgas till att omfatta alla de fartygsklasser som anges i rådets direktiv 98/18/EG, det vill säga även fartyg av så kallad klass C- och D-typ. Enligt punkten 10 bör vid detta ställningstagande dock beaktas de följder en utvidgning skulle få på biljettpriset och marknadens möjligheter att er hålla ett försäkringsskydd på erforderlig nivå till ett överkomligt pris. Även den säsongbetonade arten hos en del av trafiken bör beaktas vid valet av om fler fartygsklasser bör omfattas av Atenförordningen. I linje med uttalandet i ingressen framgår av artikel 1.3 i Atenförordningen att kommissionen, vid behov, senast den 30 juni 2013 ska lägga fram ett lagstiftningsförslag som bland annat utökar Atenförordningens tillämpningsområde till att omfatta fartyg av klass C- och D-typ.

5.2.1 Skäl för att låta all inrikes passagerartrafik omfattas av förordningen

Flera skäl talar för att Sverige bör välja att tillämpa Atenförordningen på all inrikes transport till sjöss med passagerarfartyg, det vill säga även på fartyg av klass C-, D- och E-typ och således inte begränsa tillämpningsområdet till fartyg av klass A- och B-typ, vilket – i vart fall tillsvidare – skulle vara godtagbart enligt förordningen. Vad som framför allt talar för detta är skyddsaspekten sett i passagerarnas

perspektiv – passagerare är lika skyddsvärda oavsett med vilket fartyg de reser. Passagerare har enligt 15 kap. sjölagen rätt till skadestånd om personskada har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren. Enligt Atenförordningen har transportören ett strikt skadeståndsansvar. Om Sverige väljer att tillämpa Atenförordningen på all inrikes transport till sjöss innebär det att transportörens ansvar i fråga om dödsfall och skador på passagerare vid sjöolyckor kommer att skärpas även vid transport med fartyg av klass C-, D- och E-typ. Det strikta skadeståndsansvaret syftar till att stärka den skadelidandes ställning, eftersom ansvaret inte är beroende av om transportören gör sig skyldig till fel eller försummelse.

Orsaken till fartygsolyckor, såsom förlisning, grundstötning och kollision, ligger utom de ombordvarande passagerarnas kontroll. Passagerarens starkt begränsade möjlighet att påverka sin situation vid en sjöfartsolycka är enligt utredningens mening ett tungt vägande argument för att transportören bör ha ett strikt skadeståndsansvar även för fartyg av klass C-, D- och E-typ. Det är enligt utredningens mening omotiverat att i detta sammanhang behandla passagerarna olikformigt alltefter fartygets klassning. Tvärtom kan goda skäl anföras till stöd för att ersättningsbeloppen höjs också för passagerare på fartyg av klass C-, D- och E-typ.

Dessa passagerares skydd kommer att öka genom att transportörerna är skyldiga att försäkra sitt ansvar och passagerarna kan vända sig direkt mot försäkringsgivaren med sina ersättningskrav. Även reglerna rörande förskottsutbetalning, information och ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning utgör en förbättring av skyddet jämfört med nuvarande regler. Eftersom skärgårdstrafiken i fartområdena D och E årligen transporterar mellan 35 och 40 miljoner passagerare och den dominerande delen av dessa personer transporteras i fartområde E, skulle ett stort antal personer komma att omfattas av ett förstärkt skydd.⁵

Enhetliga bestämmelser underlättar tillämpningen både för passagerare och transportörer. Det kan vara svårt för en passagerare att särskilja om ett fartyg tillhör den ena eller den andra klassen. Om samma regler gäller för fartyg av klass C-, D- och E-typ som för fartyg av klass A- och B-typ, blir det lättare för passageraren att känna till vilka rättigheter som han eller hon omfattas av. En annan fördel är att transportören endast behöver hantera ett regelverk och ett ersättningsystem för passagerarna.

⁵ Uppgift från SWEREF – Skärgårdsredarna.

Ett ytterligare argument för att fartyg av klass C-, D- och E-typ ska omfattas är att lagstiftningen blir svåröverskådlig både för den enskilde och i rättstillämpningen om det i sjölagen finns bestämmelser som gäller för vissa fartyg parallellt med bestämmelserna för övriga fartyg som omfattas av Atenförordningen.

Slutligen innebär en tillämpning av förordningen på all inrikes- trafik även att skadeståndsbestämmelserna inom sjöfarten bättre stämmer överens med de bestämmelser som gäller för järnväg och luftfart, främst i fråga om strikt ansvar.

5.2.2 Skäl mot att tillämpa Atenförordningen på fartyg av klass C-, D- och E-typ

Det finns även förhållanden som kan åberopas mot att utsträcka tillämpningen av Atenförordningen till all inrikes trafik till sjöss. Ett sådant argument är att Atenförordningens regler är anpassade efter den internationella trafiken och trafiken i fartområdena A och B och inte för fartområde C, D och E. Förhållandena i de olika fartområdena är vitt skiftande. Trafiken mellan fastlandet och Gotland går i fartområde A. Denna trafik går förhållandevis långt ut till havs med fartyg som i vissa fall kan transportera närmare 2 000 passagerare. Detta kan jämföras med trafik i fartområde D (trafiken i Stockholms skärgård, Kosteröarna och Ven-trafiken) där mindre passagerarfärjor, per resa, transporterar färre passagerare, kortare sträckor. Det kan ta förhållandevis lång tid för räddningstjänsten att ta sig ut till fartområde A och B medan räddningsinsatser till fartområde C, D och E, på grund av närheten till land, vanligtvis tar betydligt kortare tid. Det avgörande är dock hur långt avståndet är mellan olycksplatsen och den ort där räddningstjänsten är stationerad. Konsekvensen av en olycka riskerar att bli större i fartområde A och B än i C, D och E. I författningar och föreskrifter ställs därför hårdare säkerhetskrav på fartyg och dess bemanning ju längre ut från land ett fartområde sträcker sig. Det kan därför anföras att lika hårda krav inte behöver ställas på transportörer i fartområde C, D och E, bland annat i fråga om ansvar och skadeståndsnivåer, som för transportörer i internationell trafik eller som har fartyg av klass A- och B-typ. Ett annat exempel på att Atenförordningens bestämmelser inte är anpassade efter trafiken i fartområde C, D och E är att det ställs krav på att de fartyg som omfattas av förordningen ska ha en försäkring mot krig med mera. Generellt sätt torde det finnas

ett större behov av en sådan försäkring avseende den internationella trafiken än för trafik i fartområde C, D och E.

Ett ytterligare argument mot att låta fartyg av klass C-, D- och E-typ omfattas av Atenförordningen är att det kan komma att få negativa effekter för transportörerna i form av ökade kostnader. Dessa kostnader torde till övervägande del att bestå av höjda premier för försäkringen. Det är sålunda antagligt att premierna kommer att påverkas av förordningens bestämmelser om strikt ansvar och höjda ansvarsbelopp. En medlemsstat har dock enligt artikel 5.1 i Atenförordningen möjlighet att låta nationella bestämmelser som genomför begränsningskonventionen begränsa ansvarsbeloppens storlek i viss utsträckning (se närmare kap. 6). Ett annat skäl till en höjning av premien är att ett fartyg enligt förordningen måste ha en så kallad krigsförsäkring (se punkten 2.2 IMO:s riktlinjer). Krigsförsäkringen ska täcka ansvar för dödsfall eller personskada som uppstått till följd av bland annat krig, inbördeskrig och handlingar som begåtts av terrorister. Vad gäller de ökade kostnaderna för premien är dessa svåra att beräkna eftersom försäkringsbranschen gör en individuell bedömning av varje fartyg vid bestämmandet av premiens storlek. Även om det således kan göras ett allmänt antagande om att en premiehöjning blir aktuell, har utredningen inte något underlag för en närmare bedömning av kostnadsökningarna.

En stat har möjlighet att förbehålla sig rätten att begränsa ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen, när staten ratificerar Atenkonventionen. Exempel på sådana risker är krig, inbördeskrig och terroristhandlingar. Ansvaret kan begränsas till det lägsta beloppet av 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse (punkt 1 i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen). Om Sverige utnyttjar möjligheten till reservation kan det påverka kostnaden för försäkring (se närmare överväganden och förslag i kap. 12).

Vidare kan osäkerheten om det kommer att erbjudas rimliga försäkringslösningar vara ett skäl för att inte låta fartyg av klass C-, D- och E-typ omfattas av förordningen. Försäkringsbranschen måste hinna anpassa sina försäkringar till att svara mot Atenförordningens krav. Det torde framför allt vara kravet på krigsförsäkring som kan vålla svårigheter hos försäkringsbolagen och P&I-klubbarna.

Det finns också en risk för att de ökade kostnaderna kan drabba den säsongsbetonade delen av trafiken extra hårt. När de bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk⁶ (försäkringsdirektivet) trätt i kraft kommer fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 omfattas av en skyldighet att försäkra sitt fartyg (se utredningens förslag i *bilaga 5*). Många av de fartyg som är verksamma i Sveriges omfattande skärgårdstrafik har en lägre bruttodräktighet än 300 och omfattas således inte av försäkringsdirektivets krav men kommer att omfattas av kraven enligt Atenförordningen om tillämpningen utsträcks till fartyg av klass C-, D- och E-typ. Dessa fartyg ägs i stor utsträckning av de mindre rederierna. Denna trafik har i många fall närmast karaktären av kollektivtrafik för de fastboende på öarna. Det grundläggande behov skärgårdsborna har av att ta sig till arbete, skola, sjukvård och andra funktioner i samhället förutsätter en fungerande fartyg- eller färjekommunikation. Det är även en förutsättning för livskraftiga affärsverksamheter i skärgårdarna, fritidsboende och turism. Skärpta förpliktelser i fråga om försäkringskrav skulle leda till försämrade förutsättningar för denna skärgårdstrafik, som redan i dag torde ha en begränsad lönsamhet.

Ökade kostnader för transportörerna kan innebära att dessa kostnader tas ut i form av ökade biljettpriser. Det kan också leda till inställd eller minskad passagerartrafik.

Till detta kommer att det enligt förordningen – i den nuvarande lydelsen – inte krävs att fartyg av klass C- eller D-typ omfattas av reglerna vid inrikes transport till sjöss. Om Sverige utvidgar reglernas tillämpningsområde till att avse också sådana fartyg, kan det alltså leda till olikformiga regler inom unionen. Ett arbete ska också utföras av kommissionen i syfte att förordningen framdeles ska ta sikte på fartyg av klass C- och D-typ. Det kan därför finnas skäl att avvakta detta arbete.

5.2.3 Överväganden och förslag

Vid valet om Atenförordningen ska tillämpas på all inrikes sjötrafik har utredningen främst att väga passagerarnas stärkta ställning mot transportörernas ökade kostnader och dess följder. Även fördelen av att ha enhetliga och lättillämpbara bestämmelser ska vägas in i be-

⁶ EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131.

dömningen samt om förhållandena i fartområdena C, D och E medför att det inte är lämpligt att tillämpa Atenförordningens bestämmelser på de fartyg som trafikerar dessa områden.

Utredningen anser att det är angeläget att stärka passagerarnas ställning och i möjligaste mån upprätthålla en enhetlig skyddsnivå. Vid en sjöfartsolycka har passagerare mycket begränsade möjligheter att påverka sin situation, vilket med styrka talar för att passagerarnas ställning bör förbättras. Om förordningen inte tillämpas på fartyg av klass C-, D- och E-typ kommer ett stort antal passagerare inte att omfattas av de stärkta rättigheterna. Att låta alla passagerarfartyg omfattas av samma regler innebär även att det blir lättare för passageraren – liksom för transportören – att veta vilka rättigheter som passageraren har.

Det förhållandet att Atenförordningen är avsedd för den internationella trafiken och trafik i fartområde A och B kan tala mot att lika höga krav ska ställas på transportörerna i fartområde C, D och E. De skiftande förhållandena i de olika fartområdena medför att effekterna av en olycka till sjöss kan bli allvarigare ute till havs än längre in mot land. Mot detta ska dock ställas att olycksrisken torde vara väl så stor i fartområdena C, D och E, eftersom trafiken typiskt sett är betydligt tätare där. Ett ytterligare argument för att låta Atenförordningens regler omfatta all inrikes sjötrafik är att fler passagerare färdas i fartområdena C, D och E. Det bör krävas att försäkringen ska täcka risken för terroristhandlingar även i fartområdena C, D och E. De skiftande förhållanden som kan råda inom olika fartområden talar inte med någon större tyngd mot en enhetlig tillämpning av förordningen på all inrikes trafik.

En tillämpning av Atenförordningen också på fartyg av klass C-, D- och E-typ innebär sannolikt att kostnaderna för transportörernas försäkringspremier kommer att öka. De fartyg som trafikerar dessa fartområden ägs i stor utsträckning av mindre rederier som är extra känsliga för ökade kostnader. Trafiken i dessa fartområden är även i stor utsträckning säsongbetonad, som till exempel skärgårds- trafiken. De ökande kostnaderna är den aspekt som, enligt utredningens uppfattning, talar mest mot att låta all inrikes passagerartrafik omfattas av förordningens bestämmelser.

Vid en avvägning mellan de olika intressena, finner utredningen att passagerarnas behov av stärkta rättigheter väger tyngre än de följer ökade kostnader kan få för sjöfartsnäringen. Utredningen föreslår därför att Atenförordningen ska tillämpas på all inrikes

passagerartransport till sjöss, det vill säga såväl på fartyg av klass A- och B-typ som på fartyg av klass C-, D- och E-typ.

Utredningens ställningstagande ligger även i linje med de tankegångar som inom unionen finns med avseende på fartyg av klass C- och D-typ (se ingressen till Atenförordningen, punkten 10). Förslaget stämmer också med utredningens utgångspunkt enligt kommittédirektiven, nämligen att uppnå ett så starkt och effektivt skydd som möjligt för de skadelidande. En tillämpning av förordningen på all inrikes sjötrafik innebär också att skadeståndsreglerna för sjöfarten bättre stämmer överens med de bestämmelser som gäller för järnväg och luftfart. Slutligen har det inte framkommit något starkt motstående intresse från branschen i fråga om att ålägga fartyg av C-, D- och E-typ en försäkringsskyldighet i och för sig.

5.3 Transporter som faller utanför Atenförordningens tillämpningsområde

Utredningens förslag: Atenförordningens krav på försäkring (artikel 4 a i Atenkonventionen) ska inte gälla fartyg som får transportera högst tolv passagerare. I övrigt ska bestämmelserna i Atenförordningen enligt svensk rätt tillämpas också på sådana fartyg.

Atenförordningen omfattar endast passagerarfartyg, det vill säga fartyg som får transportera fler än tolv passagerare, se artikel 2 e i 1998 års direktiv (98/18/EG) om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Direktivet är genomfört i svensk rätt och passagerarfartyg definieras på motsvarande sätt i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Vissa transporter faller alltså utanför Atenförordningens tillämpningsområde. Det har emellertid lagts på utredningen att ta ställning till om bestämmelser motsvarande förordningens likväl ska gälla för sådana transporter på grund av bestämmelser i svensk rätt.

Att Atenförordningen inte omfattar fartyg som får transportera högst tolv passagerare kan, enligt utredningens mening, således inte hindra nationella bestämmelser som utsträcker tillämpningsområdet för förordningens bestämmelser till att omfatta även dessa fartyg.

Frågan om fartyg av så kallad klass E-typ ska omfattas av förordningen behandlas under avsnitt 5.2.

5.3.1 Passagerarfartyg

Utöver författningar och föreskrifter som gäller alla typer av fartyg ställs för passagerarfartyg högre krav på fartygets förmåga att klara en skada samt på förebyggande brandskydd, evakuering och livräddning. Alla svenska passagerarfartyg ska ha ett passagerarfartygs-certifikat i vilket det högsta tillåtna antalet passagerare finns angivet. Ett passagerarfartyg ska vidare ha en av Transportstyrelsen fastställd säkerhetsbesättning⁷ (se 4 kap. 19–27 §§ fartygssäkerhetsförordningen, 2003:438). Passagerarfartyg omfattas även av krav på regelbunden tillsyn från Transportstyrelsen.

5.3.2 Fartyg som får transportera högst tolv passagerare

Fartyg som får transportera upp till tolv passagerare omfattas inte av samma krav som ett passagerarfartyg. Till exempel ställs inte krav på certifikat, säkerhetsbesättning eller på regelbunden tillsyn från Transportstyrelsen (fartyg som får transportera upp till tolv passagerare och har en bruttodräktighet över 20 omfattas dock av Transportstyrelsens tillsyn och betraktas som lastfartyg). Fartygen ska dock uppfylla vissa grundläggande krav, så som att de ska vara i sjövärdigt skick. För att trygga säkerheten för passagerare och ombordanställda uppställs på sådana fartyg även vissa krav i fråga om registrering, behörighet, läkarintyg, rapportering av olyckor och tillbud samt livräddningsutrustning och livräddningsanordningar.

Är det fråga om ett skepp, ska fartyget vara *registrerat*.⁸ Registreringsplikten gäller oavsett om skeppet används yrkesmässigt eller som fritidsskepp. Fartyg som är kortare än 12 m eller med en bredd mindre än 4 m, registreras också i fartygsregistret. De båtar som används yrkesmässigt till transport av passagerare ska registreras om båten har en minsta längd om fem meter.⁹ *Behörighetskravet* för att framföra ett fartyg i inre fart¹⁰ som har en längd om sex meter eller mer, en bruttodräktighet understigande 20 och ombord tar upp

⁷ En säkerhetsbesättning ska ha en sådan storlek och sammansättning att fartyget får tillräcklig personal för manövrering och navigering, för drift och övervakning av maskineriet, för sådant nödvändigt underhåll av fartyget och dess utrustning som har betydelse för säkerheten, för brandskydds- och livräddningstjänsten, för radiotjänsten samt för intendentur-tjänsten.

⁸ Se 1 kap. 2 § och 2 kap. 1 § sjölagen.

⁹ Passagerarbåtar ska, även om de är kortare än fem meter, alltid registreras om de är konstruerade så att de kan transportera fler än tolv passagerare.

¹⁰ Som inre fart räknas fart i fartområde D och E.

till tolv passagerare är skepparexamen eller behörighet som fartygsbefäl klass VIII. Den som tjänstgör på ett fartyg som nyttjas yrkesmässigt och har en längd av 6 meter eller mer ska inneha ett *läkarintyg* för sjöfolk, som visar att gällande syn- och hörselkrav uppfylls. Befälhavaren på samliga fartyg, utom fritidsbåtar, är skyldig att *rapportera olyckor, skador och tillbud*. Rapporteringen ska i Sverige göras till Transportstyrelsen. Alla fartyg som bedriver yrkesmässig trafik ska uppfylla Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om *livräddningsutrustning och livräddningsanordningar* på fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Bestämmelserna i 15 kap. sjölagen reglerar i dag vissa av de frågor som kommer att regleras av Atenförordningen, bland annat passagerares rätt till skadestånd och ansvarsbeloppen. Sjölagens bestämmelser gäller för passagerare och transportör oavsett fartygets storlek. Detta innebär att passagerare på fartyg som får transportera upp till tolv passagerare har rätt till skadestånd om personskada har vållats genom fel eller försummelse av transportören.

Det bedrivs en förhållandevis omfattande yrkesmässig passagerartrafik med mindre fartyg och båtar med en bruttodräktighet under 20 som endast får ta upp till tolv passagerare. Trafiken utgörs bland annat av båt-taxi, RIB-charter, rundturer och linjetrafik. Det kan även till exempel handla om lägerskolor, sjönära turism och konferensverksamhet där man transporterar passagerare inom ramen för kommersiell verksamhet.

5.3.3 Argument för och argument mot att fartyg som får transportera högst tolv passagerare ska omfattas av Atenförordningen

Det finns både skäl för och skäl mot att fartyg som får transportera upp till tolv passagerare ska omfattas av Atenförordningen. Utredningen behandlar i avsnitt 5.2. frågan om fartyg av klass C-, D- och E-typ ska omfattas av förordningen. Det som talar för att förordningens bestämmelser ska gälla för fartyg som får transportera upp till tolv passagerare är i stort samma omständigheter som talar för att alla passagerarfartyg ska omfattas av förordningen. Passagerarhänsyn är det starkaste argumentet för att låta förordningens bestämmelser gälla även dessa fartyg – passagerare är lika skyddsvärda oavsett med vilken sorts fartyg de reser. Atenförordningens bestäm-

melter stärker passagerarnas rättigheter genom att transportören har ett strikt skadeståndsansvar. För det fall att passagerarna omfattas av förordningen kommer de även att få rätt till höjda ansvarsbelopp, förskottsbetalning, information och ersättning för funktionshindrades hjälpmedel och medicinsk utrustning. Vidare kommer passagerarnas ersättning att kunna garanteras, eftersom transportörerna är skyldiga att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet, och passagerarna får en direktkravs rätt mot försäkringsgivaren. Ett ytterligare argument är att passagerarna vid en enhetlig reglering har lättare att avgöra och sätta sig in i vilka bestämmelser de omfattas av. En annan omständighet som talar för att dessa fartyg ska omfattas av samma bestämmelser som passagerarfartygen är att konkurrensen om de mindre passagerartransporterna på sjöfartsmarknaden inte ska snedvridas genom att olika krav ställs på transportörerna. För det fall att fartyg som får transportera upp till tolv passagerare inte omfattas av Atenförordningen, finns det en risk för att fartygen kommer i ett bättre konkurrensläge än fartyg av klass C-, D- och E-typ.

De argument som talar mot att låta fartyg som får transportera upp till tolv passagerare omfattas av Atenförordningens bestämmelser överensstämmer också huvudsakligen med de som i avsnitt 5.2 anfördes mot att fartyg av klass C-, D- och E-typ skulle omfattas. Det starkaste argumentet är transportörernas ökade kostnader, något som kan få förhållandevis stor inverkan på en liten rörelse med små ekonomiska marginaler. En ytterligare faktor som talar mot att dessa fartyg ska omfattas av förordningen är att det torde bli svårare att för dem att hitta en rimlig försäkringslösning än det kan antas bli för transportörer med fartyg av klass C-, D- och E-typ. Det kan vidare anföras att förordningen inte är avsedd att tillämpas på trafik med dessa mindre fartyg och farvatten så nära land och att bestämmelserna följaktligen inte är anpassade efter sådana förhållanden.

De är inte heller ovanligt att lastfartyg tar med ett litet antal passagerare vid transporten. Även lastfartygen kommer att omfattas av kraven på certifikat och tillsyn, krav anpassade till passagerartrafik, om Atenförordningens tillämpningsområde utsträcks till fartyg som får transportera upp till tolv passagerare. En sådan ordning framstår inte som ändamålsenlig. Slutligen kan själva antalet fartyg anföras som ett skäl mot att utsträcka Atenförordningens tillämpningsområde. Efter var utredningen har erfarit kan det uppskattningssvis röra sig om 1 000–1 500 fartyg som bedriver passagerartrafik. Siffrorna framstår dock som i hög grad osäkra. Konsekvenserna om

Atenförordningens regler blir fullt ut tillämpliga på den mindre passagerartrafiken skulle således bli mycket svåra att överblicka.

5.3.4 Överväganden och förslag

Goda skäl kan alltså anföras till stöd för att Atenförordningens regler ska gälla för alla passagerartransporter, även sådana som omfattar högst tolv personer. Reglerna stärker på olika sätt passagerarnas ställning, och det kan inte gärna hävdas att passagerarnas intressen i och för sig gör sig gällande med mindre styrka enbart av det skälet att transporten omfattar ett litet antal personer.

Ytterst blir det emellertid fråga om att väga beaktansvärda intressen mot varandra. Utredningen kan då inte bortse från att det innebär särskilda svårigheter för de, ofta mycket små, företag som utför de aktuella transporterna att uppfylla Atenförordningens krav på försäkring. Kraven är inte anpassade till transporterna nära kusten av ett litet antal passagerare, och de minsta transportörerna får antas vara extra känsliga för de ökade kostnader som följer av en på så sätt utformad försäkringsplikt. Detta utgör ett av skälen till att Atenförordningen inte gäller fartyg av det slaget, sålunda fartyg som inte är "passagerarfartyg". Den ekonomiska belastningen blir förhållandevis stor om intäkterna huvudsakligen kommer från transporterna med få passagerare och ofta på korta sträckor (låt vara att gods-transporter kan vara en alternativ inkomstkälla).

Även i andra sammanhang efterges vissa krav på just fartyg som får transportera upp till tolv passagerare. Framst gäller detta i fråga om tillsyn och säkerhet. Motivet är närmast att fartygen är små, går i kustnära farvatten och tar ett litet antal passagerare. Det får därmed anses vedertaget i såväl svensk som internationell rätt att det i vissa avseenden ställs lägre krav på fartyg som får transportera högst tolv passagerare.

Som utredningen redan tidigare har varit inne på, är det också svårt att bedöma hur många sådana fartyg som används i trafik inom Sveriges gränser. Varje utvidgning av reglernas tillämpning blir därmed svår att överblicka till sina praktiska, ekonomiska och administrativa konsekvenser. Att det rör sig om fler än tusen fartyg, kanske betydligt fler, innebär dock uppenbarligen att tillsynsorganen ställs inför mycket svåra problem, om en effektiv tillsyn av att fartygen har försäkringscertifikat ska kunna åstadkommas inom den nuvarande verksamhetens ramar.

Mot den nu angivna bakgrunden ter det sig inte möjligt att genomföra regelverket fullt ut för de fartyg som transporterar högst tolv passagerare. Det finns inte skäl att efterge de grundläggande bestämmelserna om ansvarsbelopp, förskottsbetalning, information eller om ersättning för funktionshinderades hjälpmedel och för medicinsk utrustning. Däremot bör förordningens krav på försäkring (se artikel 4 a i Atenkonventionen) begränsas till passagerarfartyg i rättslig mening. En sådan ordning är visserligen inte helt följdriktig, eftersom försäkringsplikten ska garantera att passagerarna verkligen får den ersättning de har rätt till, men innebär enligt utredningen en rimlig avvägning mellan olika befogade intressen. Konsekvenserna får också ses som godtagbara ut passagerarnas perspektiv. Såvitt utredningen har sig bekant, torde även sedvanliga företagsförsäkringar med en begränsad rätt till ersättning många gånger täcka den större delen av passagerarnas krav, detta med hänsyn just till att transporten avser ett litet antal passagerare. Det torde inte heller vara helt ovanligt att trafikhuvudmän, som anlitar mindre fartyg av detta slag, ställer krav på någon form av försäkring.

5.4 Ska Atenförordningens tillämpning skjutas upp avseende fartyg av klass A- och B-typ?

Utredningens bedömning: Möjligheten att flytta fram tillämpningen av Atenförordningen för fartyg av så kallad klass A- och B-typ bör inte utnyttjas. Sådana fartyg bör därför omfattas av Atenförordningen från och med den dag då förordningen börjar tillämpas.

I utredningens uppdrag ingår att undersöka om Sverige bör utnyttja den möjlighet som ges att skjuta upp tillämpningen av förordningen när det gäller fartyg av så kallad klass A- och B-typ. Trafiken mellan Gotland och fastlandet (Nynäshamn eller Oskarshamn) är den enda i Sverige som omfattas av fartygsklass A.¹¹ Fartområde B är omfattande och trafikeras av större fartyg och färjor, till exempel passagerartrafiken till och från Gotska Sandön.

Utredningens utgångspunkt är att Atenförordningens bestämmelser ska börja tillämpas på fartyg av klass A- och B-typ senast den 31 december 2012. Särregler i detta avseende kan skapa olik-

¹¹ Se prop. 2003/04.106 s. 25 (Lag om sjöfartsskydd).

formiga ekonomiska förutsättningar för transportörer från olika unionsstater. Utredningen har fått erfara att delar av försäkringsmarknaden redan har anpassat sina försäkringslösningar efter Atenförordningens krav samt att övriga aktörer kan beräknas vara klara med detta arbete till dess förordningen börjar tillämpas. Det torde därför inte finnas någon risk för att de fartyg som transporterar passagerare i fartområde A och B skulle sakna möjlighet att erhålla ett försäkringsskydd på erforderlig nivå.

Det har under utredningens arbete inte framkommit någon omständighet som talar för att tillämpningen av förordningen bör skjutas upp. Utredningen föreslår därför att fartyg av klass A- och B-typ ska omfattas av Atenförordningen från och med den dag då förordningen börjar tillämpas.

6 Begränsning av transportörens ansvar

För att möjliggöra att ansvarsförsäkringar kan tecknas till en rimlig kostnad, har det ansetts motiverat att uppställa gränser för skadeståndsansvaret vid sjöolyckor.

Ansvar kan begränsas genom att ett totalt belopp för det sammanlagda skadeståndsansvaret som har uppkommit på grund av en och samma händelse anges per fartyg, så kallad globalbegränsning. Globalbegränsningsbeloppet kan antingen baseras på fartygets tonnage eller genom att ett högsta belopp per passagerare knyts till det maximala antalet passagerare ett fartyg får transportera. Det totala beloppet ska delas upp mellan samtliga skadeståndssökande. Transportörens ansvar kan även begränsas i förhållande till passageraren genom att en gräns ”per passagerare” uppställs.

I svensk rätt finns bestämmelser om globalbegränsning i 9 kap. sjölagen (1994:1009). Bestämmelserna genomför 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (begränsningskonventionen) i den lydelse som konventionen har enligt 1996 års protokoll. Bestämmelser om begränsning av ansvar i förhållande till passageraren finns i 15 kap. sjölagen (se 21 §), vilka bygger på Atenkonventionen och de ansvarsgränser som uppställdes i 1990 års protokoll.

Även Atenförordningen innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning i förhållande till fartygets passagerare. Utredningens uppdrag innefattar att undersöka hur 9 kap. sjölagen förhåller sig till ansvarsbegränsningen enligt Atenförordningen och analysera vilka eventuella följdändringar som kan bli aktuella. Utredningens utgångspunkt ska enligt kommittédirektiven vara att nuvarande reglering i 9 kap. sjölagen ska behållas.

Oavsett vilka bestämmelser som ska reglera ansvarsbegränsningen har fördragsslutande stater till begränsningskonventionen respektive medlemsstater i EU en möjlighet att bestämma högre ansvars-

gränser för fartygets passagerare i fråga om personskada, än vad som föreskrivs i begränsningskonventionen respektive Atenförordningen. Utredningen har även getts i uppdrag att utreda om det finns anledning att använda denna möjlighet att höja ansvarsbeloppet.

6.1 Valmöjlighet i fråga om reglering av ansvarsbegränsning

En förordning är direkt tillämplig i och till alla delar bindande för medlemsstaterna. Detta innebär att medlemsstaten varken kan eller får införa nationella regler i motsvarande hänseenden. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i artikel 3 i Atenförordningen. I artikel 5.1 första stycket anges dock att förordningen inte ska inskränka transportörens rättigheter eller skyldigheter enligt nationell lagstiftning som genomför begränsningskonventionen (inbegripet eventuella kommande ändringar av konventionen). Detta torde innebära att medlemsstaterna får göra avsteg från huvudregeln i artikel 3 och behålla nationella regler om ansvarsbegränsning, om bestämmelserna genomför begränsningskonventionen. Bestämmelsen i artikel 5 bör, enligt utredningens mening, också tolkas på så sätt att en medlemsstat som har genomfört begränsningskonventionen kan välja att begränsa ansvaret endast enligt Atenförordningen. Om en medlemsstat inte har genomfört begränsningskonventionen *ska* transportörens ansvar emellertid fastställas endast med stöd av huvudregeln i artikel 3 i Atenförordningen (se artikel 5.1 andra stycket).

När det gäller ersättningskrav vid dödsfall eller passagerares kroppsskada som vållats genom någon av riskerna enligt punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer får transportören och den utförande transportören begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i punkt 1 i artikel 5 (se artikel 5.2).

Eftersom 9 kap. sjölagen genomför begränsningskonventionen kan Sverige, enligt utredningens mening, välja att begränsa ansvaret enligt dessa bestämmelser eller enligt Atenförordningen.

6.2 Sjölagens och Atenförordningens bestämmelser om ansvarsbegränsning

6.2.1 9 kap. sjölagen

Bestämmelserna i 9 kap. gäller i huvudsak de centrala delarna av sjöfarten, till exempel vid person- och godstransport, medan särskilda regler gäller vid atom- och oljeskada (se 10 kap. och 11 kap. sjölagen). Begränsningsreglerna i 13–15 kap. sjölagen om gods- och passagerarbefordran ska tillämpas först innan en begränsning och fördelning kan ske enligt kapitel 9. Ansvaret som begränsas enligt 9 kap. kan bland annat fastställas enligt 15 kap. sjölagen, 7 kap. 1 § sjölagen samt enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler.

Kapitel 9 inleds med en bestämmelse om att redaren, ägare av ett fartyg, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare, samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning har rätt att begränsa sitt ansvar. Även den person för vilken redaren eller någon annan av de nämnda personerna svarar, har rätt att begränsa sin ansvarighet samt försäkringsgivaren eller utställaren av en säkerhet. (Se 1 §.)

En rätt till ansvarsbegränsning föreligger beträffande fordringar med anledning av person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. Ansvaret gällande person- och sakskada kan begränsas oavsett om det baseras på inom- eller utomobligatorisk grund. Vidare föreligger en rätt till begränsning avseende skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods. Exempel på andra fordringar som kan bli föremål för ansvarsbegränsning är ren förmögenhetsskada och fordringar i anledning av åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg. Begränsningsrätten föreligger oavsett vilken ansvarsgrund som görs gällande. Undantag görs dock för grova så kallade egenfel (se 4 §). (Se 2 §.)

I kapitlet finns även bestämmelser som undantar vissa fordringar från rätten till ansvarsbegränsning (se 3 §) och som begränsar rätten till ansvarsbegränsning för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma (se 4 §).

Begränsningsbeloppen varierar med hänsyn till fordringstyp och fartygets storlek. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 175 000 sär-

skilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränserna enligt angivna dräktighetstal. I praktiken används denna form av ansvarsbegränsningen vid tredjemansskada. För andra slag av fordringar är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Det rör sig här främst om sakskador. Är dräktigheten högre höjs ansvarsgränserna, på samma sätt som vid personskada på andra än fartygets passagerare enligt angivna dräktighetstal. Denna ansvarsgräns gäller även fordringar vid personskada på andra än fartygets egna passagerare i den mån de inte tillgodoses med de belopp som primärt gäller dessa fordringar, så kallad spill över (se nedan 6 §). Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befektare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar. (Se 5 §.)

Sjölagens 9 kap. innehåller även regler om hur de totala ansvarsbeloppen ska fördelas mellan flera borgenärer (se 6 §). Varje ansvarsbelopp ska fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser. Fördelningen ska göras på detta sätt både rörande skador på fartygets passagerare (se 5 § 1) och tredjemansskador och sakskador (se 5 § 2 och 3). Om det belopp som avser personskada på andra än fartygets passagerare i 5 § 2 inte räcker till för betalning ska återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som gäller för sakskada i 5 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

6.2.2 15 kap. sjölagen

I 15 kap. sjölagen finns bestämmelser om ansvarsbegränsning i förhållande till fartygets passagerare (se 21 §). Denna ansvarsgräns är en gräns "per passagerare" och inte en total summa som ska delas mellan alla skadeståndssökanden, så som enligt 9 kap. sjölagen.¹ Ansvarigheten för de skador som begränsas enligt 15 kap. 21 § bestäms enligt samma kapitel.

¹ Jämför LEG 98/7/1, punkten 16.

Bortfraktarens ansvar får vid personskada inte överstiga 175 000 SDR för varje passagerare. Vid skada på eller förlust av resgods ska ansvarigheten inte överstiga 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods, 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring, 10 000 SDR för varje fordon, och 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

Bestämmelsen om ansvarsbegränsning i 15 kap. bygger på Atenkonventionen och de ansvarsgränser som uppställdes i 1990 års protokoll. Atenkonventionen har inte ratificerats av Sverige och det ingår i utredningens uppdrag att ta fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i den lydelse som konventionen har genom ett tilläggsprotokoll av den 1 november 2002 (se överväganden och förslag i kap. 12).

6.2.3 Atenförordningen

De ansvarsgränser som uppställs i Atenförordningen är gränser som uppställs "per passagerare". Det är dock naturligtvis möjligt för transportören att räkna ut den totala risk denne står vid en viss resa.

Enligt Atenförordningen begränsas transportörens ansvar vid strikt skadeståndsansvar för dödsfall och personskada till 250 000 SDR vid en och samma händelse (artikel 3 Atenkonventionen). Vid fel eller försummelse från transportörens sida är ansvaret begränsat till ett högre belopp, 400 000 SDR (se artikel 7.1 i Atenkonventionen).

När det gäller ansvar för skada som uppstått till följd av förlust av eller skada på handresgods är ansvaret begränsat till 2 250 SDR per passagerare och befordran. För fordon, inbegripet resgods i eller på fordonet, är ansvaret begränsat till 12 700 SDR per passagerare och befordran. Slutligen begränsas ansvaret för annat resgods än handgods eller fordon (inbegripet resgods i eller på fordonet) till 3 375 SDR per passagerare och befordran. Transportören och passageraren kan komma överens om att transportören ska ha rätt att göra ett avdrag, som utgör passagerarens självrisk, från skadans belopp med högst 330 SDR vid fordonsskada och högst 149 SDR per passagerare vid förlust av eller skada på annat resgods. (Se artikel 8 i Atenkonventionen.)

Transportören och passageraren kan enas om högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8. Detta måste ske genom en uttrycklig och skriftlig överenskommelse (se artikel 10 i Atenkonventionen). Konventionen innehåller även bestämmelser om vilka personer som förutom transportören har rätt till befrielse från och begränsning av sitt ansvar (se artikel 11). Vidare ska ansvarsgränserna tillämpas på summan av samtliga skadeståndskrav som har uppkommit i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på hans resgods (se artikel 12 i Atenkonventionen). Transportören förlorar sin rätt att åberopa ansvarsgränserna om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma (se artikel 13 i Atenkonventionen).

En stat kan förbehålla sig rätten att begränsa ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av bland annat krig, inbördeskrig och terroristhandlingar (se punkt 1 i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen). Mot bakgrund av att detta ska ske i samband med att en stat ansluter sig till Atenkonventionen behandlas denna fråga i samband med att utredningen överväger om Sverige bör tillträda Atenkonventionen (se närmare kap. 12).

6.3 Möjlighet till höjning av ansvarsgränsen för fartygets passagerare vid dödsfall och personskador

Enligt 1996 års tilläggsprotokoll till begränsningskonventionen får en fördragsstat genom särskilda nationella bestämmelser reglera det ansvar som ska tillämpas på fordringar med anledning av dödsfall och personskador hos ett fartygs passagerare (se artikel 15.3a). Bestämelsen innebär att en fördragsstat kan fastställa en högre ansvarsgräns för passagerarskador än som gäller enligt protokollet eller föreskriva att passagerarskador inte alls ska vara föremål för begränsning. En förutsättning är dock att ansvarsgränsen inte sätts lägre än 175 000 SDR. En stat som utnyttjar denna möjlighet ska informera IMO:s generalsekreterare om den ansvarsgräns som bestämts eller om ansvarsgränsen tagits bort.

Sverige har tillträtt 1996 års ändringsprotokoll till begränsningskonventionen och sagt upp 1976 års konvention. Det viktigaste

skälet för en uppsägning var att Sverige, så länge bundenheten av 1976 års begränsningskonvention kvarstod, av folkrättsliga skäl var skyldigt att tillämpa de lägre begränsningsbeloppen i förhållande till stater som inte hade tillträtt ändringsprotokollet. Detta skulle ha varit till nackdel för passagerare och andra skadelidande i Sverige.²

Vid genomförandet av ändringsprotokollet bedömde regeringen att Sverige inte (vid den tiden) borde undanta fordringar med anledning av skador som har drabbat ett fartygs egna passagerare från rätten till ansvarsbegränsning eller föreskriva ett högre begränsningsbelopp för sådana fordringar än som följer av 1996 års ändringsprotokoll. Ett skäl som anfördes var att varken Danmark, Finland eller Norge i de lagändringar som skett i anledning av ändringsprotokollet hade avskaffat rätten till ansvarsbegränsning för passagerarskador eller föreskrivit ett högre begränsningsbelopp än det som följer av ändringsprotokollet. Det ansågs också vara lämpligare att vänta och återkomma till denna fråga i samband med övervägandena om ett svenskt tillträde till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. (Se prop. 2003/04:79 s. 23.)

Enligt uppgifter från IMO har Malta valt att göra en reservation mot begränsningskonventionen enligt artikel 15.3a och begränsar endast ansvaret enligt Atenkonventionen. Även Ryska federationen har reserverat sig mot konventionen och tillämpar begränsningsregler i nationell lag. Slutligen har Storbritannien reserverat sig och har helt tagit bort rätten att begränsa ansvaret rörande dessa skador.

Enligt Atenförordningen får en medlemsstat genom särskilda bestämmelser i sin nationella lagstiftning föreskriva en högre ansvarsgräns än 400 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse (se artikel 7.2 i Atenkonventionen).

Möjligheten att ta bort eller höja ansvarsgränsen då dödsfall och personskador drabbat ett fartygs passagerare, finns således både enligt begränsningskonventionen och Atenförordningen. Detta innebär att ett sådan borttagande eller en sådan höjning kan göras oavsett om begränsningen av transportörens ansvar ska göras enligt 9 kap. sjölagen eller endast enligt Atenförordningen.

² Prop. 2003/04:79, s. 31.

6.4 Ansvarsbegränsning för andra trafikslag

Som en jämförelse kan det vara av intresse att kort redogöra för vad som gäller i fråga om begränsning av ersättningen, när transporten sker med andra trafikslag.

Vid *flygtransporter* finns det inga ekonomiska gränser för skadeståndsansvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall.³ För skador upp till 100 000 SDR per passagerare har flygbolaget ett strikt ansvar. Om skadan är högre kan flygbolaget motsätta sig krav, om bolaget visar att det inte vållat skadan.

Ersättningen till passagerare på *tåg* regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer⁴ (se artikel 11). Transportören har ett strikt ansvar för dödsfall och personskada som uppkommer genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan passageraren befinner sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon.⁵ Storleken på ersättningen ska bestämmas enligt nationell rätt.⁶ För Sveriges del bereds frågan för närvarande inom Regeringskansliet.

Busspassagerares rätt till ersättning vid person- och sakskada kommer från och med den 1 mars 2013 att regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. Passagerare har enligt förordningen rätt till ersättning för person- och sakskada enligt tillämplig nationell lag (se artikel 7). Även ersättningsbeloppen ska bestämmas enligt nationell lag, dock lägst till 220 000 EUR per passagerare och 1 200 EUR per kולי. I Sverige regleras dessa frågor av trafikskadelagen (1975:1410). Skadas förare eller passagerare i motordrivna fordon som är i trafik, utgår trafikskadeersättning till passageraren från trafikförsäkringen för fordonet (se 10 §). Från ett fordons trafikförsäkring utgår trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst 300 miljoner kronor (se 14 §).

³ Artikel 17 och 21 i Montrealkonventionen, som gäller som svensk lag enligt 9 kap. 2 och 3 §§ luftfartslagen (1957:297).

⁴ EUT L 315, 3.12.2007, s. 14–41.

⁵ Artikel 11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer och artikel 26 i Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980, ändrat genom protokollet om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 3 juni 1999.

⁶ Artikel 11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer och artikel 30.2 i Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980, ändrat genom protokollet om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 3 juni 1999.

6.5 Överväganden och förslag

Utredningens förslag: En reservation ska göras mot 1996 års tilläggsprotokoll till begränsningskonventionen i enlighet med artikel 15.3a.

Begränsningsbeloppet i 9 kap. 5 § 1 sjölagen (1994:1009) ska höjas till 400 000 SDR.

Utredningens bedömning: Generalsekreteraren i IMO bör informeras om att begränsningsbeloppet bestäms till 400 000 SDR.

Utredningen har att överväga och ta ställning till storleken på det belopp som kan begränsa ersättningen till fartygets passagerare vid personskada samt om transportörens ansvar i fråga om person- och sakskador för fartygets passagerare ytterst ska begränsas enligt 9 kap. sjölagen eller *endast* enligt Atenförordningen.

6.5.1 Begränsningsbeloppets storlek

Det är enligt utredningens mening viktigt att passagerare som drabbas av en olycka till sjöss i rimlig utsträckning får ersättning för sina skador. Skadeståndsgränserna måste i synnerhet sättas tillräckligt högt när det gäller skadeståndsanspråk för personskada. En annan faktor som är viktig att beakta är också i detta sammanhang de ökade kostnader som en höjning av begränsningsbeloppen leder till för transportörerna.

Frågan är om begränsningsbeloppet i 9 kap. sjölagen (175 000 SDR) medger att fartygets passagerare erhåller tillräcklig ersättning för sina personskador. Saken kompliceras av den begränsade tillgången på statistiska uppgifter om de kostnader som uppkommer vid olyckor med passagerarfartyg. Det finns allmänt taget emellertid få kända fall av reglerade sjöfartsolyckor som visar på uppenbara brister i ersättningen till sjöpassagerare.⁷ Detta kan tolkas som utslag av en flexibel försäkringspraxis men skulle kunna ses som tecken på att gränserna är tillräckliga med de ersättnings- och skadeståndsnivåer som tillämpas. En lämplig nivå på begränsningsbeloppen innebär dock en säkrare ställning för passagerarna. Av det underlag som utredningen har kunnat ta del av framgår att dagens ersättningsnivåer enligt 9 kap. sjölagen är fullt tillräckliga vid de

⁷ KOM (2002) 158, s 11–12.

flesta tillbud till sjöss. Vid stora sjöfartsolyckor torde emellertid 9 kap. sjölagen komma att begränsa den ersättning som begärs av passagerarna eller dess efterlevande enligt Atenförordningen.

Ett ytterligare argument som bör vägas in vid bestämmandet av storleken på det belopp som begränsar skadeståndet är att det skydd som passageraren åtnjuter också är av stor betydelse för allmänhetens förtroende för sjöfarten.

Den långa tid som förflutit från det att begränsningsbeloppet i 9 kap. sjölagen bestämdes, storleken på nyligen bestämda belopp och inställningen från EU, kan anföras som skäl för att höja beloppet. Begränsningsbeloppet ändrades till 175 000 SDR i 1996 års ändringsprotokoll till begränsningskonventionen. Beloppet godtogs internationellt och ansågs vid denna tidpunkt ligga på en tillräcklig nivå. Beloppet har, under de 16 år som gått, reellt minskat i värde och det har knappast följt den pågående höjningen av levnadsstandarden. Inom IMO diskuteras därför för närvarande en höjning av begränsningsbeloppen. På senare år har det i internationella sammanhang fastställts nya nivåer på begränsningsbeloppen i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention. Dessa belopp uppgår, som tidigare nämnts, till 250 000 SDR vid transportörens strikta ansvar och 400 000 SDR om skadan uppkom genom fel eller försummelse av transportören. Enligt kommissionens förslag till försäkringsdirektivet (se KOM (2005) 593, s. 4) avser kommissionen att verka för att taket för skadeståndsansvaret i begränsningskonventionen avskaffas.

En höjning av begränsningsbeloppet innebär emellertid ökade kostnader för sjöfartsnäringen (se närmare avsnitt 5.2.2 rörande den förväntade kostnadsökningen). Dessa kostnader kommer till övervägande del att bestå av höjda premier för försäkringen. Det har dock varit svårt att få fram information om hur mycket kostnaderna skulle öka om beloppen höjs.

Utredningens ställningstagande

Enligt utredningens mening är det rimligt att begränsningsbeloppet avseende personskada på fartygets passagerare höjs. Beloppet om 175 000 SDR bestämdes för 16 år sedan och kan inte anses ligga i nivå med dagens krav, något som illustreras av det internationella arbete som nu sker i syfte att höja (eller slopa) ansvarsgränserna. Även om bristen på statistik försvårar ställningstagandet till vilket

behov det finns av att höja begränsningsbeloppet, får det anses föreligga ett behov av att höja nivåerna vid stora sjöfartsolyckor. De internationellt framförhandlade nivåerna i Atenkonventionen är även ett tecken på att gränserna bör höjas. Gränserna bör således höjas för att i så stor utsträckning som möjligt förhindra att passagerarens rätt enligt Atenförordningen begränsas. Ett annat skäl att höja beloppet är att kravet på försäkring upp till 250 000 SDR per passagerare inte är i paritet med det belopp som enligt 9 kap. sjölagen i dag kan utkrävas av transportören.

Frågan är emellertid hur mycket begränsningsbeloppet bör höjas. Även i detta avseende försvårar avsaknaden av uppgifter om hur stort behovet av ökat skadestånd är och hur stora de ökade kostnaderna för transportörerna blir, utredningens ställningstagande till hur stor denna höjning bör vara. Inom unionen har en ersättning upp till 250 000 SDR ansett extra skyddsvärd eftersom detta är gränsen för det strikta ansvaret och i och med att detta belopp garanteras passageraren genom försäkringen. Ett ytterligare förhållande som talar för att begränsningsbeloppet bör höjas minst till 250 000 SDR är att en fördragsslutande stat vid ratifikationen av Atenkonventionen kan välja att begränsa skada som uppkommit bland annat på grund av krig och terroristhandlingar till 250 000 SDR per passagerare och händelse.

Det finns emellertid skäl som med tyngd talar för att begränsningsbeloppet bör höjas ytterligare, till 400 000 SDR. Gränsen om 400 000 SDR har framförhandlats och godtagits internationellt inom IMO. Detta innebär att enskilda länder som utgångspunkt inte bör tillämpa andra gränser om inte det föreligger starka skäl härför. En homogen och enhetlig tillämpning inom EU och Atenkonventionens fördragsstater är av stor vikt både för transportörer och passagerare och motverkar så kallad forum shopping⁸ och rättsosäkerhet vad gäller ersättning till skadelidande om en resa rör flera länder. En sådan gräns innebär även att passagerarens rätt till ersättning enligt Atenförordningen stärks eftersom den inte kan begränsas av ett lägre begränsningsbelopp enligt 9 kap. sjölagen. En höjning till 400 000 SDR innebär även ett slags skydd mot att ersättningsnivåerna förlorar i reellt värde.

Mot bakgrund av vikten av en homogen och enhetlig tillämpning inom EU och Atenkonventionens fördragsstater och till passage-

⁸ Forum shopping innebär att en part väljer att väcka talan i det land vars domstolar tillämpar de lagvalsregler eller andra rättsregler som är förmånligast för parten.

rarnas stärkta ställning finner utredningen det lämpligt att föreslå en höjning av beloppsgränsen till 400 000 SDR.

På grund av möjligheten till reservation mot begränsningskonventionen kan en höjning av begränsningsbelopp till 400 000 SDR göras både för det fall regleringen i 9 kap. behålls eller om ansvaret begränsas endast enligt Atenförordningen. I det följande avsnittet kommer utredningen att överväga och lämna förslag på om ansvaret bör begränsas endast enligt förordningen eller om nuvarande reglering i sjölagen ska behållas.

6.5.2 Enligt vilka bestämmelser ska transportörens ansvar begränsas?

I dag finns i 15 kap. 21 § sjölagen regler som motsvarar Atenförordningen, men upp till de ersättningsnivåer som antogs i 1990 års tilläggsprotokoll till förordningen. De särskilda begränsningsreglerna i 15 kap. sjölagen tillämpas först innan en begränsning och fördelning kan ske enligt kap. 9. Detta innebär att 9 kap. 5 § 1 och 3 sjölagens beloppsgränser kan begränsa ansvaret för fartygets passagerare i förhållande till de belopp som anges i 15 kap. 21 §. Detta förhållande torde enligt dagens ordning inte ha medfört några problem när det gäller personskador eftersom samma begränsningsbelopp om 175 000 SDR har gällt både enligt 9 och 15 kap. sjölagen. För det fall att regleringen i 9 kap. sjölagen behålls, kommer bestämmelsen i 5 § 1 och 3 att på samma sätt begränsa den ersättning som fartygets passagerare har rätt till enligt Atenförordningen.

Enligt Atenförordningen är beloppsgränsen för personskada som drabbar fartygets passagerare vid strikt ansvar 250 000 SDR och vid oaktsamhet (culpa) 400 000 SDR. Med tanke på att globalbegränsningsbeloppet för denna skada enligt 9 kap. sjölagen endast uppgår till 175 000 SDR torde detta medföra att passagerarens rätt till ett visst skadeståndsbelopp enligt Atenförordningen vid stora sjöfartsolyckor kommer att begränsas av det lägre beloppet i 9 kap. sjölagen. Även vid sakskada för fartygets passagerare kommer 9 kap. att begränsa passagerarnas rätt till ersättning enligt förordningen. En fördel med att endast begränsa transportörens ansvar enligt Atenförordningen är således att passagerarens ställning stärks då han eller hon får ut den ersättning som de är berättigade till utan att begränsas av 9 kap. sjölagen. Möjligheten att avseende personskador för fartygets passagerare reservera sig mot begränsningskonven-

tionens beloppsgränser (se artikel 15.3a i begränsningskonventionen) gör emellertid att det går att höja det belopp som i dag begränsar ersättningen enligt 9 kap. sjölagen, eller helt ta bort takbeloppet. En reservation mot begränsningskonventionen kan dock inte göras avseende sakskador och 9 kap. sjölagens regler kan därför begränsa passagerarens rätt till skadestånd i förhållande till Atenförordningens ersättningsregler.

Utredningens ställningstagande

Enligt kommittédirektiven ska utgångspunkten vara att regleringen i 9 kap. sjölagen behålls. Ett skäl för att inte lyfta ut ersättningen till fartygets passagerare ur 9 kap. sjölagen är att begränsningskonventionens övergripande tillämpningsområde då behålls och inte begränsas till att avse allt färre områden inom sjöfarten.⁹

Det har under utredningens arbete inte framkommit några större brister med nuvarande reglering i 9 kap. sjölagen (se dock utredningens överväganden avseende personskada för fartygets passagerare avsnitt 6.5.1). En konsekvens av att 9 kap. sjölagen behålls är emellertid att regleringen kan komma att begränsa passagerarens rätt till ersättning för sina sakskador enligt Atenförordningen. Denna omständighet torde dock i praktiken få mycket liten betydelse och är därför, enligt utredningens mening, inte något tungt vägande argument för en ändring av dagens reglering.

För att kunna behålla regleringen i 9 kap. sjölagen måste en höjning av begränsningsbeloppet i 9 kap. 5 § 1 göras (se överväganden avseende begränsningsbeloppets storlek avsnitt 6.5.1). En höjning av beloppet kan komma att påverka rätten till ansvarsbegränsning för övriga personkategorier som enligt 9 kap. 1 § kan begränsa sitt ansvar i förhållande till fartygets passagerare, till exempel en redare som inte är transportör. Utredningens utgångspunkt, som redovisats i avsnitt 6.5.1, är att ersättningen till fartygets passagerare ska kunna uppgå till högst 400 000 SDR. Detta ställningstagande gäller oavsett om passageraren väljer att kräva ersättning av transportören eller av annan part som kan begränsa ansvaret enligt 9 kap. 1 §. Det är mot denna bakgrund önskvärt att beloppet höjs i förhållande till samtliga personkategorier i 9 kap. 1 §. Skadeståndet torde dock endast i undantagsfall begränsas av någon som inte omfattas av Atenför-

⁹ Jämför med att skador till följd av beständig mineralolja i bulk har lyfts ut från begränsningskonventionen.

ordningens bestämmelser om skadeståndsansvar, det vill säga någon annan än transportören, den utförande transportören eller medhjälpare till någon av dessa.

Det anförda talar, enligt utredningens mening, inte med någon tyngd för en ändring av dagens ordning. Utredningen föreslår därför att nuvarande reglering i 9 kap. sjölagen ska behållas med den förändringen att begränsningsbeloppet höjs till 400 000 SDR avseende personskador för fartygets passagerare. Valet att höja begränsningsbeloppet i 9 kap. 5 § 1 innebär att en reservation ska göras mot 1996 års tilläggsprotokoll till begränsningskonventionen i enlighet med artikel 15.3a. Generalsekreteraren i IMO bör mot bakgrund av kraven på reservation i artikel 15.3a begränsningskonventionen informeras om att begränsningsbeloppet bestäms till 400 000 SDR.

6.5.3 Konsekvenser för de bestämmelser som genomför försäkringsdirektivet

Utredningens förslag: Bestämmelserna i 7 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) ska ändras så att det framgår att försäkringen eller säkerheten för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare ska täcka ansvar till ett belopp om 175 000 särskilda dragningsrätter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk¹⁰ (försäkringsdirektivet) hänvisas till begränsningskonventionen i fråga om typ av fordran och belopp som försäkringen ska omfatta. I artikel 4.3 i försäkringsdirektivet anges att försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsning enligt begränsningskonventionen. Detta innebär i huvudsak att bestämmelserna i artiklarna 6 och 7 i begränsningskonventionen ska tillämpas för att bestämma relevant försäkringsbelopp för ett fartyg. Dessa bestämmelser har genomförts i svensk rätt genom 9 kap. 5 § sjölagen. Det relevanta maximibeloppet som varje fartyg ska försäkra sitt ansvar upp till är beroende av om fartyget är ett passagerarfartyg eller inte

¹⁰ EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020.

och av fartygets storlek. Ett passagerarfartyg måste se till att försäkringen både täcker ansvarsgränsen per passagerare (175 000 SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra (se 9 kap. 5 § 1) och andra fordringar med anledning av personskada (i praktiken tredjemansskada) utefter fartygets dräktighet (se 9 kap. 5 § 2) samt fordringar för sakskador, även det belopp beräknat efter dräktighet (se 9 kap. 5 § 3). Ett fartyg som inte transporterar passagerare ska endast försäkra sig för person- och sakskador enligt 2 och 3 punkterna, utefter dräktighet.

Utredningen har i en särskild promemoria, som överlämnades till Justitiedepartementet i juli 2011, lämnat förslag på hur försäkringsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Övervägandena och förslagen rörande försäkringsdirektivet har intagits i detta betänkande (se *bilaga 5*). Utredningen har avseende de bestämmelser som genomför försäkringsdirektivets krav på obligatorisk försäkring hänvisat till 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen i fråga om vilka fordringar och belopp som försäkringen ska omfatta.

Utredningens ställningstagande

Det belopp fartyg som inte transporterar passagerare är tvungna att försäkra sig för bestäms av 9 kap. 5 § 2 och 3, vilka inte berörs av utredningens förslag på höjning av begränsningsbeloppet i 9 kap. 5 § 1.

Som en följd av utredningens förslag på höjning av beloppet i 1 punkten, kommer redarens krav på vilket belopp försäkringen ska omfatta för fartygets passagerare i fråga om personskada att höjas i motsvarande mån för passagerarfartyg. En höjning kommer således omfatta alla svenska passagerarfartyg över 300 brutto och utländska passagerarfartyg över 300 brutto som bland annat anlöper svensk hamn.

Inom EU har det ansetts lämpligt att sätta en gräns om 250 000 SDR per passagerare för passagerarfartygs försäkringar (se artikel 4a.1 Atenkonventionen). Det synes inte ha varit avsett att passagerarfartyg över 300 brutto ska försäkra sitt ansvar till 400 000 SDR, vilket blir följderna i Sverige genom höjningen av begränsningsbeloppet. För övrigt är en sådan höjning, enligt utredningens mening, inte heller sakligt påkallad. En höjning skulle även få den inte önskvärda följderna att svenska passagerarfartyg och utländska passagerar-

fartyg som anlöper svensk hamn skulle få av en högre kostnad för försäkring än övriga fartyg som är registrerade i ett EU-land eller anlöper EU-hamnar.

För att undvika att höjningen, genom hänvisningen i 7 kap. 2 § sjölagen till 9 kap. 5 §, påverkar det belopp som redare enligt försäkringsdirektivet är skyldiga att försäkra sitt ansvar till föreslår utredningen att ett tillägg görs i 7 kap. 2 § sjölagen. Ändringen innebär att det direkt i paragrafen anges att försäkringen eller säkerheten ska täcka ansvar för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare till ett belopp om 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

7 Certifiering

Krav på ansvarsförsäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppställs i flera internationella konventioner samt i vissa svenska sjörättsliga sammanhang. Enligt flera av dessa konventioner och enligt 10 kap. sjölagen (1994:1009) ska ett certifikat som utvisar att fartyget har en tillräcklig försäkring eller ekonomisk säkerhet utfärdas. Certifikaten grundas på ett så kallat blue card, det vill säga ett bevis om försäkringsåtagande från en P&I-klubb, ett försäkringsbolag eller en utställare av en ekonomisk säkerhet.

Utredningens uppdrag innefattar att lämna förslag på en myndighet som ska fastställa att kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt Atenförordningen har uppfyllts samt utfärda certifikat för fartyg som uppfyller kraven. I detta sammanhang ska utredningen bedöma om denna uppgift bör överlämnas till en i Sverige erkänd institution eller organisation.

7.1 Krav på certifikat enligt Atenförordningen

7.1.1 Försäkring eller annan ekonomisk säkerhet

Transportören är skyldig att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt Atenkonventionen för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Ansvaret gäller den transportör som utför hela eller en del av passagerartransporten med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare. En annan ekonomisk säkerhet kan exempelvis vara en garanti ställd av bank eller liknande finansiell institution. Försäkringen eller säkerheten ska uppgå till 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse. (Se artikel 4a.1 Atenkonventionen.)

Försäkringen eller säkerheten ska täcka transportörens ansvar enligt *Atenkonventionen*. Rättigheten till förskottsutbetalning och

ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning ges enligt Atenförordningen och inte enligt Atenkonventionen. Detta torde innebära att Atenkonventionens krav på obligatorisk försäkring inte omfattar transportörens ansvar avseende förskottsutbetalning och ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning. I följd härav behöver inte ett blue card avse ett sådant åtagande. I syfte att stärka passagerarnas rättigheter är det emellertid önskvärt att försäkringen eller säkerheten även täcker förskottsutbetalning och ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan utrustning.

7.1.2 Behörig myndighet

En behörig myndighet ska fastställa att kraven på en försäkring eller någon ekonomisk säkerhet har uppfyllts och därefter utfärda ett certifikat för fartyget. Certifikat ska utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat. För ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat får certifikat utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i någon fördragsslutande stat. (Se artikel 4a.2 i konventionen.)

7.1.3 Erkänd institution eller organisation

Staten får bemyndiga en av staten erkänd institution eller organisation att utfärda certifikatet. Institutionen eller organisationen ska underrätta staten varje gång ett certifikat utfärdas. Det fulla ansvaret för att ett utfärdat certifikat är fullständigt och korrekt bärs av staten, som även ska vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla denna skyldighet. (Se artikel 4a.3a.)

En stat ska underrätta IMO:s generalsekreterare om vilka specifika ansvarsområden som delegerats till den erkända institutionen eller organisationen och vilka villkor som gäller för bemyndigandet, om ett bemyndigande återkallas, och när bemyndigandet eller återkallelsen får verkan. Bemyndigandet får ges verkan tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats. (Se artikel 4a.3b.)

En institution eller organisation som har bemyndigats att utfärda certifikat ska åtminstone ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor som ställdes för utfärdandet inte har uppfyllts. Institu-

tionen eller organisationen ska underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdades om återkallelsen. (Se artikel 4a.3c.)

7.1.4 Certifikatet

Utformningen av certifikatet ska följa den förlaga som återges i bilagan till Atenkonventionen. Certifikatet ska innehålla uppgift om fartygets namn, IMO nummer, signalbokstäver och registreringsort. Vidare ska namnet på den transportör som faktiskt utför hela transporten eller en del av den, och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs framgå av certifikatet, liksom den ställda säkerhetens art och uppgifter om namn och den ort där försäkringsgivarens eller säkerhetsutställarens huvudsakliga rörelse bedrivs samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts. Slutligen ska certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än försäkringens respektive den ekonomiska säkerhetens giltighetstid, framgå av handlingen. (Se artikel 4a.2.)

Certifikatet ska vara skrivet på den utfärdande statens officiella språk. Om detta är ett annat språk än engelska, franska eller spanska ska certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk; statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta. (Se artikel 4a.4.)

En försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet får inte upphöra att gälla tidigare än tre månader efter det att den sagts upp, om inte certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats under dessa tre månader. Uppsägningen ska lämnas in till den myndighet som för fartygsregister eller, avseende fartyg som inte är registrerade i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet. Detta krav gäller även ändringar som innebär att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven. (Se artikel 4a.6.)

Om inte annat följer av Atenkonventionen ska villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat. Ingenting i konventionen ska dock tolkas som att det hindrar en stat från att förlita sig på upplysningar från andra stater eller från IMO eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen för den som tillhandahåller försäkringar eller andra ekonomiska säkerheter. En stat som förlitar sig på sådana upplysningar är dock inte befriad från sitt ansvar i egenskap av stat som utfärdar certifikatet. (Se artikel 4a.7 och 4a.8.)

Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt en fördragsslutande stats bemyndigande ska godtas av övriga fördragsslutande stater och tillerkännas samma giltighet som certifikat som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om certifikatet avser ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat. En fördragsslutande stat som anser att den försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får när som helst begära överläggningar med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

7.1.5 Fartyg som ägs av en fördragsslutande stat

Bestämmelserna om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet gäller inte fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och som inte är täckt av en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet. Ett sådant fartyg ska dock ombord medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som visar att fartyget ägs av den staten och att ansvaret är täckt intill 250 000 SDR. Detta certifikat ska så nära som möjligt innehålla samma uppgifter som de certifikat som gäller övriga passagerarfartyg. (Se artikel 4a.15.)

7.2 Klassificeringssällskap

En fördragsslutande stat får enligt Atenförordningen bemyndiga en av staten erkänd organisation att utfärda certifikat (se artikel 4a.3a Atenkonventionen). Flera internationella konventioner innehåller bestämmelser enligt vilka en stat får bemyndiga erkända organisationer att utföra vissa uppgifter. Dessa erkända organisationer kan vara *klassificeringssällskap*.

För att försäkringsgivarna skulle få en bättre grund för sina bedömningar avseende riskerna med att försäkra ett fartyg utarbetades under andra hälften av 1700-talet i London ett system för oberoende kontroll av fartygens skrov och utrustning. En kommitté som utvecklade detta system bildades 1760. Den kommittén är grunden till ett av de stora klassificeringssällskapen, Lloyd's Register.

Klassificeringssällskapen är i dag organisationer, som fastställer och tillämpar standarder gällande konstruktion, byggnad, underhåll och tillsyn av marina anläggningar innefattande fartyg och offshore-installationer. Om fartygen går igenom tillsynen utfärdar klassifi-

ceringssällskapen certifikat på flaggstatens vägnar. En stor majoritet av fartyg byggs och blir föremål för tillsyn enligt standarder, som beslutats av klassificeringssällskap. Klassificeringssällskapens regler har tagits fram på grundval av stor erfarenhet, och efter omfattande forskning och arbete. Reglerna skiljer sig åt från sällskap till sällskap men deras sakliga innehåll överensstämmer tämligen väl eftersom det är fråga om tillämpade ingenjörs-kunskaper.

För att klassificeringssällskapen inte skulle skilja sig åt i fråga om kvalitet, kvalifikationer och resultat, har det inom EU fastslagits minimikriterier för erkännande av sådana organisationer. Det har skett genom rådets direktiv 94/57/EG av den 22 november 1994 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Eftersom direktivet flera gånger ändrats på väsentliga punkter har det omarbetats till ett direktiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed¹ (klassdirektivet) och en förordning, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg² (klassförordningen). Bestämmelserna i klassdirektivet riktar sig till medlemsstaterna medan klassförordningen riktar sig till klassificeringssällskapen. Klassdirektivet har i Sverige genomförts bland annat genom bestämmelser i fartygs-säkerhetslagen (2003:364; FSL).

I FSL anges att med en erkänd organisation avses en sådan organisation som har erkänts i enlighet med klassförordningen. En organisation kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar (se 1 kap. 5 § FSL). Transportstyrelsen får genom avtal uppdra åt en erkänd organisation att utfärda och förnya certifikat och att i sådant syfte fastställa minsta tillåtna fribord (se 7 kap. 11 § FSL och 9 kap. 1 och 2 §§ fartygs-säkerhetsförordning, 2003:438). Om tillsyn i form av besiktning eller inspektion har utövats av en erkänd organisation för att fastställa minsta tillåtna fribord, eller för att utfärda eller förnya certifikat för fartyg eller utrustning, har denna tillsyn samma giltighet som om den utövats av Transportstyrelsen (se 5 kap. 3 § FSL).

¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 47–56.

² EUT L 131, 28.5.2009, s. 11–23.

Transportsstyrelsen har med stöd av direktiv 94/57/EC slutit avtal med sex erkända organisationer. Dessa avtal reglerar delegering av tvingande besiktningar och utfärdande av certifikat för fartyg i internationell trafik.

7.3 Certifiering av fartyg som transporterar olja i bulk

7.3.1 Krav på försäkring och utfärdande av certifikat

Bestämmelser om försäkringsplikt vid transport av beständig mineralolja i bulk finns i 10 kap. sjölagen. Reglerna omfattar ägare av svenska fartyg och av utländska fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Krav uppställs på att ägare av fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja ska ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa någon annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar för en oljeskada. Försäkringen eller säkerheten ska avseende svenska fartyg godkännas av Finansinspektionen, som även ska utfärda ett certifikat som visar att fartygsägaren har en försäkring eller någon annan säkerhet. Finansinspektionen kan därtill utfärda certifikat för ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat. På både svenska och utländska fartyg ska certifikatet medföras ombord. (Se 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen.)

Kraven gäller inte fartyg som ägs av en stat. Avseende ett fartyg som ägs av svenska staten ska Finansinspektionen utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av staten och att dess ansvar för oljeskada är täckt. Om fartyget ägs av en främmande stat, ska det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar för oljeskada är täckt.

Vid valet av den dåvarande Försäkringsinspektionen³ (nuvarande Finansinspektionen) som certifieringsmyndighet ifrågasattes om dessa uppgifter var av den natur att Försäkringsinspektionen var lämplig myndighet. De skäl som anfördes för att myndigheten skulle anförtros uppgiften var att, även om försäkringsskyddet i regel torde få formen av standardavtal, kunde frågor av försäkringsteknisk karaktär ofta uppkomma, vilka lämpligen bör avgöras av Försäkringsinspektionen. Ett annat skäl till varför det ansågs som lämpligast att uppgiften lades på Försäkringsinspektionen var att inspektionen redan

³ Försäkringsinspektionen och Bankinspektionen slogs 1991 samman till Finansinspektionen.

hade motsvarande uppgift enligt atomansvarighetslagen (1968:45)⁴. Det uttalades vidare i förarbetena att inspektionen vid behov skulle samråda med Sjöfartsverket. (Se prop. 1973:140, s. 49 f och s. 138.)

7.3.2 Bestämmelser rörande certifiering

Allmänna bestämmelser och bestämmelser som gäller svenska fartyg

I förordning (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser som rör certifikatet. Ansökan om certifikat lämnas till Finansinspektionen på ett särskilt formulär som fastställts av inspektionen. Till ansökan om certifikat ska fogas ett intyg av försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren. Av intyget ska framgå att försäkringen eller säkerheten täcker det ansvar som avses i 10 kap. 12 § första stycket sjölagen, och att försäkringen eller säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens upphörande kom in till Finansinspektionen, om inte certifikatet har tillställts inspektionen eller ett nytt certifikat har utfärdats. Intyget ska vara avfattat på svenska eller engelska. Certifikaten utfärdas på speciella formulär⁵ och Finansinspektionen sänder efter utfärdandet certifikatet till fartygets ägare.

Finansinspektionen skickar kopior av certifikaten som inspektionen har utfärdat till Transportstyrelsen. Finansinspektionen underlättar även Transportstyrelsen när en anmälan om upphörande av giltighet för en försäkring eller någon annan säkerhet kommit in till inspektionen.

Utländska fartyg som inte är registrerade i en konventionsstat

Finansinspektionen utfärdar även certifikat för utländska fartyg som inte är registrerat i en konventionsstat och inte ägs av en främmande stat. Ansökan om ett sådant certifikat ska göras hos Finansinspektionen senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn eller till en annan tilläggsplats som är belägen inom

⁴ Se 22 § atomansvarighetslagen och 3 § förordningen (1981:327) med förordnanden enligt atomansvarighetslagen (1968:45).

⁵ Det finns två olika typer av formulär, som är utformade på olika sätt beroende på om det rör sig om ett fartyg som ägs av staten eller inte.

svenskt sjöterritorium. Ansökan ska vara avfattad på svenska eller engelska. Det krävs att ansökan innehåller uppgift om fartygets namn, registerbeteckning, nationalitet och hemort. Även fartygsägarens namn och den ort där hans huvudsakliga verksamhet bedrivs ska framgå av ansökan, liksom försäkringsgivarens namn och den ort där den huvudsakliga verksamheten bedrivs samt den ort där försäkringen har utfärdats. För det fall att fartygsägaren har ställt någon annan säkerhet, ska arten av den säkerhet som har ställts för ansvaret framgå av ansökan. Övriga uppgifter som ska framgå av en ansökan som baseras på en försäkring ska även ingå i en ansökan som grundas på någon annan säkerhet.

Har ägarens ansvar täckts av en försäkring, ska till ansökan fogas ett intyg av försäkringsgivaren av vilket framgår att försäkringen täcker det ansvar som avses i 10 kap. 13 § första stycket sjölagen, och att försäkringen under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens upphörande kom in till Finansinspektionen, om inte certifikatet har tillställts inspektionen eller nytt certifikat har utfärdats. Intyget ska vara avfattat på svenska eller engelska. Har ägaren täckt sitt ansvar med någon annan säkerhet än en försäkring, ska samma uppgifter framgå av det intyg som styrker säkerheten. Samma språkkrav gäller avseende intyg om säkerhet. Om Finansinspektionen finner att försäkringen eller säkerheten är betryggande, ska ett certifikat utfärdas och skickas till fartygets ägare. Ett certifikat som har utfärdats i en annan konventionsstat för ett utländskt fartyg som inte är registrerat i en konventionsstat ska jämföras med ett certifikat som har utfärdats av Finansinspektionen.

Utländskt fartyg som är registrerat i en konventionsstat

Ett utländskt fartyg som är registrerat i en konventionsstat ska ha ett certifikat som är utfärdat eller bestyrkt av en behörig myndighet i registreringsstaten. Certifikatet, som ska vara avfattat på engelska eller franska eller innehålla en översättning till ett av dessa språk, ska innehålla vissa angivna uppgifter.

7.3.3 Kostnader för certifieringen

Företag och personer som söker tillstånd att bedriva viss verksamhet är tvungna att betala en avgift till Finansinspektionen. Avgifter för tillstånd och anmälningar tas ut enligt förordningen (2001:911) om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen. Ärenden om utfärdande av certifikat enligt 10 kap. sjölagen hänförs till avgiftsklass C och kostar för närvarande 2 300 kr. Finansinspektionen utfärdar uppskattningsvis 30 certifikat per år och certifikaten gäller normalt i två år.⁶ Avgiften bestäms utifrån en uppskattad tid för handläggning av ärendet. Intäkten från tillståndsavgifterna tillfaller Finansinspektionen och ska täcka inspektionens kostnader för prövning av tillstånd och anmälningar. Det är regeringen som beslutar om storleken på de avgifter som Finansinspektionen ska ta ut för tillstånden. Finansinspektionen ska varje år till regeringen föreslå de förändringar av avgiftsuttaget som behövs. Enligt Finansinspektionens instruktion ska inspektionen varje år vid två tillfällen, den 15 april och den 1 oktober, redovisa förslag till ändringar av avgifter och vid behov föreslå justeringar med anledning av ny reglering.

När ett företag söker tillstånd ska en avgift betalas till Finansinspektionen innan ansökan behandlas. Om betalning inte sker i rätt tid, ska sökanden föreläggas att betala avgiften inom en viss tid. Följs inte föreläggandet ska ansökan avvisas. Sökanden ska upplysas om detta i föreläggandet. Finansinspektionen får betala tillbaka eller medge befrielse från hela eller en del av avgiften, om det finns särskilda skäl för det. Finansinspektionens beslut om avgift får överklagas på samma sätt som gäller för det ärende som ansökan avser. Överklagande av beslut inverkar inte på skyldigheten att betala avgiften. Om andra beslut i ärendet inte kan överklagas, får beslut om avgiften överklagas till Skatteverket. Verkets beslut får inte överklagas. Finansinspektionens beslut om betalning av avgift får verkställas enligt utsökningsbalken.

⁶ Uppgift från Finansinspektionen.

7.4 Överväganden och förslag

7.4.1 Myndighet eller erkänd institution eller organisation

Utredningens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få utfärda certifikat enligt Atenförordningen och de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde. Certifikaten ska avse att kraven på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet är uppfyllda beträffande dels svenska fartyg, dels utländska fartyg som inte är registrerade i någon stat som är medlem i Europeiska unionen. När det är fråga om fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som inte är täckta av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ska dock certifikatet visa att fartyget ägs eller brukas av svenska staten och att ansvaret är täckt intill 250 000 SDR per passagerare och händelse.

Utredningens bedömning: Finansinspektionen bör ges uppgiften att handlägga frågor om certifikat.

En medlemsstat kan välja mellan att låta en myndighet eller en erkänd institution eller organisation fastställa att kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet har uppfyllts samt utfärda certifikat för fartyg som uppfyller kraven.

Uppgiften att fastställa att kraven på försäkringen eller säkerheten har uppfyllts samt utfärda certifikat torde rent praktiskt innebära en kontroll av att försäkringsåtagandet både formellt och materiellt uppfyller kraven enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ. Beviset om försäkring eller annan säkerhet, the blue card, måste innehålla samtliga de i artikel 4a i Atenkonventionen föreskrivna uppgifterna för att kunna läggas till grund för ett certifikat. Fartyget måste alltså vara täckt upp till ett belopp om 250 000 SDR avseende dödsfall eller personskada per passagerare och händelse. Frågor av försäkringsteknisk karaktär torde härvid kunna uppkomma vid bedömningen av försäkringen. I att försäkringen eller den ekonomiska säkerheten ska kunna godtas ligger indirekt även en kontroll av försäkringsgivarens eller säkerhetsutställarens solvens. Bedömningen om försäkringsbolag på utlandsmarknaden kan godtas som försäkringsgivare, på grund av det utländska bolagets ekonomiska ställning, torde inte utgöra något

större problem för den som åläggs uppgiften eftersom övervägande del av världstonnaget försäkrar sig hos en P&I-klubb som är medlem i den internationella gruppen av P&I-klubbar.⁷ I detta sammanhang kan det tilläggas att redaren naturligtvis i de flesta fall har ett starkt ekonomiskt intresse av att dokumentationen är tydlig och fullständig samt att försäkringen eller säkerheten är godtagbar så att handläggningen och utfärdandet av ett certifikat inte fördröjs.

Uppgiften att utfärda certifikat för fartyg som ägs av svenska staten och som inte är täckt av en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet torde med hänsyn till utformningen av artikel 4a Atenkonventionen inte kunna delegeras till en erkänd institution eller organisation. Den nationella myndighet som i detta avseende utses som behörig kommer att få som uppgift att utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill 250 000 SDR avseende dödsfall eller personskada per passagerare och händelse.

Klassificeringssällskap

Traditionellt sett har till klassificeringssällskapen delegerats regelgivning för konstruktion och byggnad av fartygsskrov, samt maskin och elektriska installationer i fartyg. Till sällskapen har även delegerats tillsyn över att dessa regler efterlevs och utfärdande av certifikat för de fartyg som går igenom tillsynen. Den omständighet att klassificeringssällskapen av tradition har bemyndigats att utföra uppgifter av mer fartygsteknisk karaktär talar mot att de skulle bemyndigas att godkänna försäkringar och ekonomiska säkerheter samt certifiera enligt Atenförordningen, det vill säga uppgifter av ganska annorlunda slag.

P&I-klubbar

En erkänd institution kan även bemyndigas att godkänna försäkringar eller andra ekonomiska säkerheter samt utfärda certifikat. En P&I-klubb torde kunna innefattas under begreppet erkänd institution. P&I-klubbarna är dock en av flera intressenter till att ställa ut försäkringar till transportörer, och staten bör förhålla sig neutral i detta

⁷ Jämför diskussion i denna fråga när oljeskadekonventionen genomfördes i svensk rätt, prop. 1973:140, s 49 ff.

sammanhang. Detta förhållande talar mot att P&I-klubbar ska be-
myndigas att utfärda certifikat.

Myndighet

En försäkring eller någon annan säkerhet enligt 10 kap. sjölagen ska godkännas av Finansinspektionen, som även ska utfärda ett certifikat till fartygsägaren. Certifieringsansvaret ålades inspektionen på grund av att den ansågs vara bäst lämpade att avgöra de frågor av försäkrings-
teknisk karaktär som kan uppkomma vid bedömningarna av försäkringar eller andra ekonomiska säkerheter, samt att denna uppgift ålagts inspektionen i fråga om försäkring för atomansvarighet enligt atomansvarighetslagen (1968:45).

Uppgiften att fastställa att kraven på försäkringar eller andra ekonomiska säkerheter har uppfyllts samt att utfärda certifikat enligt Atenförordningen och enligt 10 kap. sjölagen, har stora likheter. Även vid certifieringen enligt Atenförordningen ska en bedömning göras av försäkringsåtagandet och av om försäkringsbolaget eller säkerhetsutställaren kan godtas som försäkringsgivare. Härvid kan även frågor av försäkringsteknisk karaktär uppkomma. Vid Finansinspektionen finns kunskap om och erfarenhet av att hantera sådana frågor. Inspektionen har utarbetat rutiner för hanteringen av certifikaten, allt från betalning av ansökningsavgifter, handläggningstider och storlek på avgifter samt föreslåendet av förändringar avseende avgiftsuttaget. Om ansvaret för att utfärda certifikat enligt förordningen läggs på Finansinspektionen kan därför inspektionens befintliga kompetens och rutiner utnyttjas. Att samla allt liknande ansvar på ett och samma ställe innebär typiskt sett kostnads fördelar. Att lägga ansvaret på någon som redan har rutiner och kompetens för uppgiften torde i än större utsträckning innebära att certifieringen kan ske rättssäkert, snabbt och till en låg kostnad. Ett samlat ansvar hos Finansinspektionen torde därför innebära ett effektivt utnyttjande av kompetens och resurser.

Utredningen föreslår att sjöfartsnäringen ska bära kostnaderna för certifieringen, på samma sätt som vid utfärdande av certifikat enligt 10 kap. sjölagen (se nedan). Detta innebär att sökande transportör ska betala en avgift för att få ett certifikat. Avgifter för tillstånd och anmälningar tas vid Finansinspektionen ut av sökanden enligt förordningen (2001:911) om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen. Finansinspektionen tar i dag ut en avgift om

2 300 kr för att utfärda ett certifikat enligt 10 kap. sjölagen. Typiskt sett är det lättare för staten att beräkna och överblicka kostnaderna hos en myndighet och därmed att bedöma vilka avgifter som bör tas ut än det skulle vara hos ett privat rättssubjekt. Därför talar även sätet att finansiera certifieringen för att uppgiften ska läggas på en myndighet. Till detta kommer, som nämnts i det föregående, att staten är ansvarig för att verksamheten med certifiering bedrivs enligt de internationella reglerna.

Sammanfattningsvis talar således de förhållanden att Finansinspektionen handhar denna typ av ärenden i dag, att deras personal redan har erforderlig kompetens och inarbetade rutiner, att kostnaderna blir lägre om liknande ansvar samordnas på ett enda ställe och att avgiftsuttaget är lättare att beräkna och överblicka hos en myndighet, med övervägande styrka för att ansvaret bör läggas på Finansinspektionen och inte på någon annan myndighet eller på en erkänd institution eller organisation. Mot bakgrund härav föreslår utredningen att Finansinspektionen ska utses till behörig myndighet att handha certifieringen enligt Atenförordningen.

Det bör i detta sammanhang ses över om 3 § förordningen (2009:93) med instruktion för Finansinspektionen bör ändras till att även omfatta de uppgifter som inspektionen föreslås få som behörig myndighet enligt artikel 4a Atenförordningen (se föreslagna 15 kap. 20 § första stycket sjölagen).

Fördragsslutande stat – medlemsstat i EU

Enligt Atenförordningen (se artikel 4a Atenkonventionen) ska den behöriga myndigheten utfärda eller bestyrka certifikat avseende fartyg som inte är registrerat i en *fördragsslutande stat*. Atenförordningen är ett EU-rättsligt instrument och är därför till sin natur tillämplig på *medlemsstater i EU*. Av artikel 2 i Atenförordningen framgår att förordningens tillämpningsområde omfattar *medlemsstater*. Utredningen gör därför bedömningen att Atenförordningen, trots att det i den konventionstext som införlivats i gemenskapsrätten genom förordningen står fördragsslutande stater, ska tillämpas i förhållande till EU:s medlemsstater.

Utredningen lämnar till följd av dessa överväganden, förslag i förhållande till *medlemsstater och stater som inte är medlemmar i EU* i stället för i förhållande till *fördragsslutande stater och inte fördrags-*

slutande stater (se dock förslagen i kap. 12 i anledning av Sveriges anslutning till Atenkonventionen).

7.4.2 Kostnader

Utredningens bedömning: Kostnaderna för certifieringen bör läggas på sökanden – transportören. Avgifter samt hantering av ansökningar och certifikat enligt Atenförordningen bör regleras av förordningen (2001:911) om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen.

Avgifter för tillstånd och anmälningar hos Finansinspektionen tas ut enligt förordningen om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen. Avgiften bestäms utifrån en uppskattad tid för handläggning av ärendet. Intäkten från tillståndsavgifterna tillfaller Finansinspektionens och ska täcka inspektionens kostnader för prövning av tillstånd och anmälningar. Det är regeringen som beslutar om storleken på de avgifter som Finansinspektionen ska ta ut för tillstånden efter förslag från inspektionen. Förordningen om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen innehåller även bestämmelser som reglerar handläggningen hos inspektionen; bland annat storleken på avgiften, när avgiften ska betalas, avvisning av ansökan, befrielse från hela eller en del av avgiften, överklagan och verkställighet.

Certifieringen enligt 10 kap. sjölagen och enligt Atenförordningen uppvisar stora likheter. Det rör sig om likartade krav på försäkring eller annan säkerhet för att få bedriva viss verksamhet till sjöss. Utredningen gör därför bedömningen att det är rimligt att kostnaderna för certifieringen, på samma sett som avseende 10 kap. sjölagen, bör läggas på sökande transportör. Ett sådant förslag ter sig även följdriktigt eftersom det är på detta sätt som Finansinspektionen finansierar sin tillståndsverksamhet.

I och med att utredningen föreslår att certifieringsansvaret ska ligga på Finansinspektionen, gör utredningen bedömningen att avgifter samt hanteringen av ansökningar och certifikat enligt Atenförordningen bör regleras av förordningen om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen. Denna förordning gäller enligt 3 § redan för avgifter som tas ut enligt sjölagen. Finansinspektionen bör lämna förslag på storleken på den avgift som regeringen be-

slutar ska gälla för ett certifikat enligt Atenförordningen. Denna uppgift bör efter regeringens beslut tas in i bilagan till förordningen om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen.

7.4.3 Närmare föreskrifter om certifieringen och om avgifter för prövning av ansökningar om certifikat

Utredningens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela närmare föreskrifter om certifieringen och om avgifter för prövning av ansökningar om certifikat.

Certifieringen

Om inte annat följer av Atenkonventionen ska villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat (se artikel 4a.7). Det kan, enligt utredningens mening, finnas ett behov av att meddela närmare bestämmelser om certifieringen som kompletterar Atenförordningen. Frågor om vilka uppgifter ansökan om certifikat bör innehålla och vad som bör framgå av intyget om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet är inte reglerade av Atenförordningen. Inte heller på vilket språk ansökan och intyget ska vara skrivet framgår av förordningen. Det finns även ytterligare frågor rörande certifieringen som inte hanterats i Atenförordningen.

Bestämmelserna är avsedda att komplettera Atenförordningens regler om certifieringen. Mot bakgrund av att det rör sig om detaljerade bestämmelser ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer enligt utredningens mening, bemyndigas att meddela närmare bestämmelser om certifieringen. Det bör i detta sammanhang tydliggöras att det i Atenförordningen anges hur certifikatet, som enligt utredningens förslag i 20 kap. 17 § sjölagen är straffsanktionerat att inte medföra ombord på fartyget, ska vara utformat (det har enligt praxis ansetts tillräckligt att den påbudna handling som straffsanktioneras anges i en EU-förordning, se NJA 2007 s. 227). Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan därför, enligt utredningens mening, inte fylla ut straffbestämmelsens innehåll genom dessa kompletterande bestämmelser som rör själva certifieringen och inte certifikatet.

Avgifter för prövning av ansökningar om certifikat

Finansinspektionen föreslås få till uppgift att pröva försäkringar eller andra säkerheter och att utfärda certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ. Med stöd av 3 § förordningen om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen får inspektionen ta ut avgifter för sitt arbete vid certifieringen. Föreskrifter om avgifter för myndigheters arbete med prövning meddelas genom lag. Bestämmelsen i 3 § förordningen om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen bedöms ha tillkommit mot bakgrund av att riksdagen i ett generellt bemyndigande har överlåtit åt regeringen att meddela föreskrifter om ansöknings- och expeditonsavgifter för de statliga förvaltningsmyndigheterna (se prop. 1989/90:138, bet. 1989/90: FiU38, rskr. 1989/90:289). Det har framförts kritik mot bemyndigandet bland annat eftersom det finns oklarheter kring dess räckvidd (se SOU 2007:96 s. 138 ff.). För att klargöra möjligheten att ta ut avgifter för certifieringen enligt Atenförordningen bör det i lag införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökningar om certifikat.⁸

7.4.4 Kompletterande bestämmelser om certifieringen

Utredningens bedömning: En ansökan om certifikat bör vara skriven på svenska eller engelska och bör innehålla uppgift om:

- fartygets namn, signalbokstäver och hemort,
- transportörens namn och den ort där transportörens huvudsakliga rörelse bedrivs,
- fartygets IMO nummer, om något sådant finns,
- den ställda säkerhetens art och varaktighet och
- försäkringsgivarens eller säkerhetsutställarens namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

⁸ Jämför med överväganden rörande avgifter enligt lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, prop. 2010/11:149, s.5 f.

Transportören för ett fartyg, som inte ägs eller brukas av en stat, bör till ansökan om ett certifikat foga ett intyg av försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren. Av intyget bör framgå att:

- försäkringen eller den andra ekonomiska säkerheten täcker ansvar enligt Atenförordningen, och
- försäkringen eller den andra ekonomiska säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens upphörande kom in till Finansinspektionen, om inte certifikatet har tillställts inspektionen eller ett nytt certifikat har utfärdats.

Intyget bör vara skrivet på svenska eller engelska.

Transportören för ett fartyg som inte är registrerat i en stat som är medlem i Europeiska unionen och som inte ägs av en främmande stat, bör ge in en ansökan om ett certifikat senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn.

Ett certifikats giltighetstid bör bestämmas till högst två år.

Finansinspektionen bör sända certifikatet till transportören för fartyget.

Har det till Finansinspektionen anmälts att giltighet för en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet har upphört, bör inspektionen omgående underrätta Transportstyrelsen om detta.

Finansinspektionen får meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av de uppgifter som de blivit ålagda i anledning av certifieringen enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ.

Certifikaten bör utfärdas på svenska men också översättas till engelska.

De närmare bestämmelserna rörande certifieringen enligt 10 kap. sjölagen finns i förordning (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009). Mot bakgrund av att oljeskadekonventionen och Atenförordningen är snarlikt utformade i fråga om certifieringen och att det torde vara liknande frågor som uppkommer vid en certifiering enligt 10 kap. och enligt Atenförordningen har förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap.

sjölagen (1994:1009) i viss utsträckning använts som utgångspunkt för de bestämmelser som utredningen bedömer måste antas för att komplettera Atenförordningens regler om certifieringen. Bestämmelserna som utredningen bedömer måste införas har emellertid anpassats efter kraven enligt Atenförordningen.

Det bör av de kompletterande bestämmelserna framgå att en ansökan om certifikat ska göras hos Finansinspektionen. Det bör, enligt utredningens bedömning, ställas krav på att ansökan ska vara skriven på svenska eller engelska. Kravet uppställs för att underlätta handläggningen vid Finansinspektionen.

Ett certifikat ska enligt artikel 4a.2 innehålla uppgift om:

- fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort (vilket enligt svensk rättstradition motsvaras av termen hemort),
- transportörens namn och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs,
- fartygets IMO nummer (om något sådant finns),
- den ställda säkerhetens art och varaktighet och
- försäkringsgivarens eller säkerhetsutställarens namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

På grund av att certifikatet ska innehålla dessa uppgifter är det enligt utredningens mening lämpligt att krav ställs på att ansökan om certifikat även lämnar besked i dessa frågor. Även detta krav bör ställas för att underlätta certifieringen vid Finansinspektionen.

En försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet ska enligt artikel 4a.1 Atenkonventionen täcka transportörens ansvar enligt konventionen för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Försäkringen eller säkerheten ska uppgå till minst 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet får enligt artikel 4a.6 i Atenkonventionen inte upphöra att gälla tidigare än tre månader efter det att den sagts upp, om inte certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats under dessa tre månader. Uppsägningen ska lämnas in till den myndighet som för fartygsregister eller, avseende fartyg som inte är registrerade i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet. Detta krav gäller även ändringar som innebär att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven. För att kunna visa att transportören

har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven enligt artikel 4a.1 och 4a.6 i Atenkonventionen måste denne ge in ett intyg från försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren (försäkringsåtagande). Av de till Atenförordningen kompletterande bestämmelserna ska därför krävas att transportören för ett fartyg, som inte ägs av en stat, till ansökan om certifikat ska foga ett intyg av försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren. Av intyget ska framgå att:

- försäkringen eller den ekonomiska säkerheten täcker ansvar enligt Atenförordningen, och
- försäkringen eller den ekonomiska säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens upphörande kom in till Finansinspektionen, om inte certifikatet har tillställts inspektionen eller ett nytt certifikat har utfärdats.

Krav bör ställas på att intyget ska vara skrivet på svenska eller engelska.

Om ett fartyg som inte är registrerat i en medlemsstat vill ansöka om certifikat vid Finansinspektionen kan inspektionen behöva en viss tid för certifieringen. I förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) ställs som krav att fartygsägaren i en sådan situation ska ge in en ansökan om certifikat senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn eller till en annan tilläggsplats som är belägen inom svenskt sjöterritorium. En sammanlagd tidsåtgång på minst trettio dagar, från det att ansökan ges in, behandlas och för att certifikatet ska nå transportören, anser utredningen även vara en rimlig tidsåtgång i fråga om certifikat enligt Atenförordningen. Utredningen bedömer således att det i de bestämmelser som kompletterar Atenförordningen ska ställas krav på att transportören för ett fartyg som inte är registrerat i någon medlemsstat och som inte ägs av en främmande stat, ska ge in en ansökan om certifikat senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn.

Utredningen anser att Finansinspektionen ska sända certifikatet till transportören för fartyget och gör bedömningen att denna uppgift bör läggas på inspektionen i de kompletterande bestämmelserna.

Ett certifikat enligt 10 kap. sjölagen är normalt giltigt i två år. Frågan är om en tidsgräns också bör sättas på giltighet för ett certifikat enligt Atenförordningen. Att utfärda ett nytt certifikat eller

förlänga ett certifikats giltighetstid innebär att Finansinspektionen på nytt måste granska försäkringsåtagandet. För det fall att ett certifikat inte skulle ha någon eller väldigt lång giltighetstid skulle det enligt utredningens mening innebära en inte obetydlig risk för att det för vissa fartyg inte fanns något giltigt certifikat eftersom den bakomliggande försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyllde kraven enligt Atenförordningen. När det gäller P&I-försäkringar gäller dessa tills vidare, medan en säkerhet vanligtvis torde ställs under en kortare tid. Utredningen bedömer därför att det måste finnas ett utrymme för Finansinspektionen att från fall till fall avgöra certifikatets giltighetstid. En yttersta gräns bör emellertid sättas på giltighetstiden, vilken enligt utredningens bedömning bör bestämmas till högst två år.

I förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) ställs som krav att Finansinspektionen omgående ska underrätta Transportstyrelsen om en anmälan om att giltigheten för försäkringen eller säkerheten har upphört, har kommit in till inspektionen. Denna bestämmelse underlättar Transportstyrelsens tillsynsverksamhet och en sådan bestämmelse bör därför enligt utredningens bedömning även finnas i de regler som kompletterar Atenförordningen.

Finansinspektionen kan behöva meddela föreskrifter för att verkställa de uppgifter inspektionen åläggs vid certifieringen. Inspektionen bör därför enligt utredningens bedömning ges möjlighet att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av de bestämmelser som kompletterar Atenförordningen.

Det bör i sammanhanget tydliggöras att certifikat enligt artikel 4a.2 Atenkonventionen ska följa den förlaga som återges i bilagan till konventionen. Vidare bör det nämnas att certifikatet enligt artikel 4a.4 Atenkonventionen ska avfattas på den utfärdande statens officiella språk. Om detta är ett annat språk än engelska, franska eller spanska ska certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk. Av bestämmelsen framgår även att statens officiella språk får utlämnas om staten beslutar detta. Offentliga organ ska enligt språklagen (2009:600) arbeta på svenska, skriftligt såväl som muntligt (se 10 §). Mot bakgrund av bestämmelsen i språklagen bedömer utredningen att statens officiella språk inte bör utlämnas, det vill säga att certifikatet ska utfärdas på svenska men också översättas till engelska.

8 Säkerställande av föreskriven försäkring

En fördragsslutande stat får enligt Atenförordningen inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg godkända för transport av fler än tolv passagerare under dess flagg om inte ett certifikat har utfärdats för fartyget. Varje fördragsslutande stat ska, enligt förordningen, genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för transport av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygets ansvar upp till 250 000 SDR per passagerare och händelse. (Se artikel 4a.12 och 4a.13 Atenkonventionen.) Varje medlemsstat har således en skyldighet att se till att de unionsrättsliga reglerna genomförs på ett effektivt sätt.

Utredningen har getts i uppdrag att analysera Atenförordningens närmare innebörd och föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga eller som bedöms befogade med anledning av att förordningen blir tillämplig i Sverige. Mot bakgrund av uppdragets utformning finner utredningen att det bör övervägas och lämnas förslag på hur det ska kunna säkerställas att det finns föreskriven försäkring eller annan ekonomisk säkerhet och certifikat.

8.1 Bestämmelser om tillsyn och sanktioner i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

8.1.1 Tillsyn

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364; FSL) och föreskrifter meddelade med stöd av lagen (se 5 kap. 1 § 1 FSL). Tillsyn utövas vid olika typer av tillsynsförrätt-

ningar, som till exempel vid en inspektion.¹ Enligt 9 kap. 4 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet definieras inspektion som en inte planlagd tillsynsförrättning. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat. Vid en inspektion ska det enligt 5 kap. 8 § FSL undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, fartyget är behörigen lastat eller barlastat, last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport, fartyget är bemannat på ett betryggande sätt, fartyget i övrigt är i behörigt skick, och fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion. När det gäller förhållanden som omfattas av certifikat, ska inspektionen begränsas till granskning av fartygets certifikat, om det inte finns grundad anledning att anta att fartyget, dess utrustning eller säkerhetsorganisation avviker från uppgifterna i certifikaten i något väsentligt avseende (se 5 kap. 9 § FSL).

Kustbevakningen utövar även tillsyn i form av inspektion enligt 5 kap. 8 § FSL.² Omfattningen av denna tillsyn framgår av Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2006:30) om Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg. Enligt dessa föreskrifter ska Kustbevakningen bland annat kontrollera certifikat för svenska fartyg som enbart går i nationell trafik.

I 5 kap. 17 och 18 §§ FSL finns bestämmelser om verkställande av tillsynsförrättningar. Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har enligt dessa bestämmelser rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord.

Av 7 kap. 6 § FSL och 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438; FSF) framgår det att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter bland annat om tillsynsförrättningar och tillsynsböcker.

8.1.2 Nyttjandeförbud

I 6 kap. FSL finns regler om nyttjandeförbud. Bestämmelserna i 6 kap. 1 och 2 §§ är fakultativa, vilket innebär att det är upp till tillsynsmyndigheten att avgöra om nyttjandeförbud bör åläggas fartyget. Ett fartygs resa *får* exempelvis förbjudas, om det finns skälig

¹ Se 5 kap. 4 § FSL.

² Se 5 kap. 1 § andra stycket FSL.

anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten eller i något väsentligt avseende har brister i skyddet mot ohälsa eller olycksfall. Ett fartyg *får* även beläggas med nyttjandeförbud om det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt, medför fler passagerare än det högsta tillåtna antalet eller inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan (se 6 kap. 1 §). Ett fartygs resa *får* vidare förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförättning eller om fartyget ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt FSL eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 § (se 6 kap. 2 §).

I vissa situationer är bestämmelserna om nyttjandeförbud emellertid tvingande. Ett fartygs resa *ska* exempelvis förbjudas om dess rederi saknar ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller om fartyget ombord saknar ett sådant certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller en sådan kopia av rederiets dokument om godkänd säkerhetsorganisation som det ska ha enligt FSL eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av FSL. Om någon sådan brist som anges i 1 § medför omedelbar fara för liv, fartyget, dess besättning eller passagerare och vissa angivna åtgärder inte är tillräckliga för att undanröja faran *ska* fartyget beläggas med nyttjandeförbud. Ett sådant förbud får upphävas om det behövs för att förhindra överbeläggning av inspektionshamnen. Om ett förbud upphävs på denna grund gäller i stället vad som sägs i föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 §. (Se 6 kap. 3 §.)

8.1.3 Förbud att anlöpa hamn

Regeringen har i 7 kap. 7 § FSL bemyndigats att meddela föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite.

I 7 kap. 1, 1 a och 1 b §§ FSF finns det bestämmelser om förbud för fartyg att anlöpa svenska hamnar. Av 7 kap. 2 § första stycket samma förordning framgår att förbud som har meddelats med stöd av 1 § ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpt. Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som meddelats i enlighet med 7 kap. 7 § FSL får Transportstyrelsen, eller av annan

myndighet som regeringen bestämmer, förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget (se 6 kap. 5 och 7 §§ FSL). Beslutet ska innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som ska vidtas för rättelse.

Den myndighet som har förbjudit fartyg att anlöpa svensk hamn ska, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörda hamnar. Polismyndigheten och Kustbevakningen ska, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet.³

8.1.4 Straffansvar

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

8.2 Säkerställande av försäkring och certifikat enligt 10 kap. sjölagen (1994:1009)

8.2.1 Tillsyn

I förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser om att Transportstyrelsen i samarbete med Tullverket och Kustbevakningen ska kontrollera att den skyldighet att ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa en säkerhet som föreskrivs i 10 kap. sjölagen fullgörs och att certifikat medförs ombord på fartyg (se 16 §).

Transportstyrelsen har bemyndigats att efter samråd med Tullverket och Kustbevakningen meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av dessa bestämmelser (se 17 §).

³ Se 6 kap. 9 § FSL.

8.2.2 Nyttjandeförbud och förbud att anlöpa hamn

I lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg finns bestämmelser om tillträdes- och nyttjandeförbud.

Har ett utländskt fartyg inte fullgjort vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet enligt 10 kap. sjölagen, får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen utser meddela förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium. (Se 7 kap. 6 § 1.)

Har ett svenskt fartyg inte fullgjort sin försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet enligt 10 kap. sjölagen, får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen utser meddela förbud mot fartygets vidare resa. (Se 7 kap. 6 § 2.)

8.2.3 Straffansvar

En försummelse av försäkringsplikten i 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen kan leda till straffansvar. Enligt 20 kap. 15 § sjölagen döms en fartygsägare, som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 kap. sjölagen om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff döms vidare en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 §§ ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

8.3 Förslag på bestämmelser om säkerställande av försäkring och bevis om försäkring enligt försäkringsdirektivet

Genom den promemoria som återges i *bilaga 5* har utredningen lämnat förslag på hur försäkringsdirektivet⁴ bör genomföras i Sverige. Utredningen föreslår att redaren för ett svenskt fartyg ska vara skyldig att försäkra sitt ansvar genom en försäkring eller en finansiell säkerhet. Kravet gäller även redaren för ett utländskt fartyg om fartyget på svenskt sjöterritorium används för verksamhet, anlöper eller lämnar hamn, tilläggs- eller ankarplats. En förutsättning är att fartyget har en bruttodräktighet av minst 300. Befälhavaren på ett fartyg, vilket omfattas av skyldigheten att vara försäkrad, ska enligt förslaget ombord medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som visar att skyldigheten fullgjorts. Utredningen har även lämnat förslag på hur dessa skyldigheter ska kunna säkerställas genom bestämmelser om tillsyn, utvisning, förbud att anlöpa och straffansvar.

8.3.1 Tillsyn

För att uppfylla försäkringsdirektivets krav föreslår utredningen att det vid en inspektion i form av en hamnstatskontroll (av utländska fartyg) undantagslöst ska kontrolleras att ett fartyg har en försäkring eller en finansiell säkerhet och att ett bevis om detta medförs ombord på fartyget.

Utredningen föreslår även att det vid andra inspektioner än vid hamnstatskontroll ska undersökas om dessa skyldigheter fullgörs. Tillsynsmyndigheten har dock avseende dessa inspektioner i vissa fall möjlighet att underlåta en kontroll.

8.3.2 Utvisning och förbud att anlöpa hamn

Utredningen föreslår att utvisning ska ske av utländska fartyg från svenskt sjöterritorium om ett fartyg inte har en tillräcklig försäkring eller finansiell säkerhet. Utvisning ska även ske om det ombord på ett fartyg inte medförs ett bevis om att skyldigheterna i fråga om

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131).

försäkring eller säkerhet fullgjorts samt om ett sådant bevis inte innehåller erforderliga uppgifter.

I försäkringsdirektivet anges att ett förbud att anlöpa hamn ska följa på beslutet om utvisning. Utredningen föreslår därför att tillsynsmyndigheten ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning på grund av avsaknad av försäkring, finansiell säkerhet eller bevis om försäkring eller säkerhet fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU.

8.3.3 Straffansvar

Utredningen föreslår att en redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Utredningen föreslår vidare att en befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet döms till böter.

Enligt 8 kap. 1 § FSL döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § FSL mot tillträde till hamn till böter eller fängelse i högst ett år. Denna ansvarsbestämmelse kommer, enligt utredningens bedömning, att omfatta även den situation att det uppsåtligen eller av oaktsamhet sker ett åsidosättande av Transportstyrelsens förbud att anlöpa en hamn på grund av ett tidigare fattat utvisningsbeslut. Utredningen föreslår även att det ska vara straffsanktionerat att bryta mot ett sådant tillträdesförbud som avser tilläggs- och ankarplats samt ett förbud mot att bedriva verksamhet på svenskt sjöterritorium.

8.4 Överväganden och förslag

För att kunna säkerställa att fartyg har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och medför ett certifikat ombord krävs att tillsyn utövas och att det finns effektiva sanktioner att tillgripa mot de fartyg som inte uppfyller kraven enligt Atenförordningen.

När Atenförordningen träder i kraft får Sverige inte tillåta att sjöfart bedrivs med svenska passagerarfartyg, det vill säga fartyg

godkända för transport av fler än tolv passagerare, om inte ett certifikat har utfärdats för fartyget (se artikel 4a.12 Atenkonventionen). Detta innebär att det ska kunna säkerställas att svenska fartyg har ett *certifikat* enligt artikel 4a.2 eller 4a.15 i Atenkonventionen – och därmed indirekt den försäkring eller dylikt som krävs – både när de används för sjöfart på svenskt sjöterritorium och utanför detta.

Varje fördragsslutande stat ska genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för transport av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns *försäkring eller annan ekonomisk säkerhet* (se artikel 4a.13 Atenkonventionen). Enligt denna punkt i artikel 4a torde det ankomma på Sverige att säkerställa att dessa fartyg har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet, men att krav inte ställs på certifikat. Det skulle i sådana fall vid en inspektion av fartyg som inte är registrerade i en medlemsstat kunna bli frågan om att godkänna försäkring eller annan ekonomisk säkerhet genom kontroll av försäkringsåtagande.⁵ Av artikel 4a.14 Atenkonventionen framgår emellertid att en fördragsslutande stat inte behöver kräva att alla fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom statens territorium ska medföra *certifikat* ombord eller uppvisa detta, om staten håller ett register i elektroniskt format över utfärdade certifikat tillgängligt för alla stater. Frågan är om Atenförordningen ska tolkas på så sätt att en stat ska kunna säkerställa att alla fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet eller att fartygen ska ha ett certifikat. Den grundläggande skyldighet som transportören har enligt artikel 4a är att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet (se punkten 1). Certifikatet är endast en handling som utgör ett bevis om en försäkring eller någon annan säkerhet. Utredningen anser därför att sanktionerna ska knytas till kravet på en försäkring eller någon annan säkerhet i stället för *innehav* av ett certifikat. I praktiken torde tillsynsmyndighetens tillsyn över att fartyg har försäkring eller säkerhet i de flesta fall endast innebära en kontroll av certifikatet. Krav ska enligt artikel 4a.5 också ställas på att certifikatet *medförs* ombord på fartyget, för att förekomsten av en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet ska kunna kontrolleras av tillsynsmyndigheten. Mot bakgrund härav föreslår utredningen att Sverige, för att effektivt genomföra bestämmelserna i Atenförordningen, ska kräva att alla fartyg som anlöper

⁵ Jämför uttalanden i prop. 1973:140, s. 49 ff.

eller lämnar hamn på svenskt sjöterritorium har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet samt att beviset om försäkringen, certifikatet, ska medföras ombord. I nedan lämnade förslag och bedömningar har utredningen därför kopplat sanktionerna till innehav av en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och medförandet av ett certifikat ombord på fartyget (I fråga om kravet på att medföra ett certifikat se utredningens bedömning rörande register i elektroniskt format under kap. 9).

8.4.1 Skyldighet att medföra ett certifikat ombord

Utredningens förslag: Befälhavaren är skyldig att ombord på fartyget medföra ett certifikat enligt artikel 4a.2 och 4a.15 Atenkonventionen.

I Atenförordningen anges att ett försäkringscertifikat ska medföras ombord på fartyg (se artikel 4a.5) men det framkommer inte vilket subjekt som ska åläggas denna skyldighet. För att effektivt kunna säkerställa att certifikatet medförs ombord anser utredningen att det måste antas kompletterande bestämmelser till Atenförordningen som utpekar vem som ska ha denna förpliktelse.

Varje fartyg ska ha en befälhavare och det är befälhavaren som är högsta ansvariga person på ett fartyg. Vissa av befälhavarens ansvarsområden framgår av 6 kap. sjölagen. Befälhavaren ska bland annat se till att fartyget är sjövärdigt och att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Det är även befälhavarens ansvar att känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera och på de orter som det ska anlöpa. Ansvaret för att medföra ett certifikat rörande försäkring enligt 10 kap. sjölagen ombord på ett fartyg åligger befälhavaren. Utredningen har för att genomföra försäkringsdirektivet föreslagit att befälhavaren ska vara skyldig att medföra bevis om försäkring eller säkerhet ombord.

De skyldigheter som befälhavaren i dag är ålagd att uppfylla enligt 6 kap. sjölagen bär stora likheter med skyldigheten att medföra ett certifikat på fartyget. Denna omständighet, sammantaget med att befälhavaren enligt 10 kap. sjölagen har motsvarande skyldighet, gör att befälhavaren enligt utredningens mening även bör åläggas en skyldighet att ombord på fartyget medföra ett certifikat i enlig-

het med Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen).

8.4.2 Tillsyn och inspektion

Utredningens förslag: Transportstyrelsen ska, om förhållandena inte föranleder något annat, vid en inspektion kontrollera att passagerarfartyg som anlöper eller lämnar hamnar på svenskt sjöterritorium har fullgjort skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att det på fartygen medförs ett certifikat ombord enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen, 1994:1009). Inspektionen ska begränsas till granskning av fartygets certifikat, om det inte finns en grundad anledning att anta att försäkringen eller säkerheten avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende.

Utredningens bedömning: Bestämmelserna i 5 kap. 17, 18 och 20 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) om verkställande av tillsynsförrättningar och skyldighet för redare samt befälhavaren och övrigt befäl ombord att lämna bistånd och upplysningar blir tillämpliga på en inspektion där skyldigheterna att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat ombord kontrolleras.

Transportstyrelsens bemyndigande i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen och i 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar blir även gällande vid en inspektion av en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och av att ett certifikat medförs ombord på fartyget. Detta bemyndigande bör vara tillräckligt för att Transportstyrelsen ska kunna meddela de föreskrifter som kan behövas i anledning av inspektionen.

Tillsynsmyndighet

Transportstyrelsen ska bland annat kontrollera att reglerna för svenska fartyg och utländska fartyg i svenska farvatten följs. Transportstyrelsen har till uppgift att i samarbete med Tullverket och Kustbevakningen kontrollera att den skyldighet att ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa en säkerhet som föreskrivs i 10 kap. sjölagen fullgörs och att ett certifikat medförs ombord på fartyget. Avseende kravet på försäkring enligt försäkringsdirektivet föreslår utredningen att Transportstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet och kontrollera att skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet fullgörs och att bevis om detta medförs ombord på fartyget.

De uppgifter som Transportstyrelsen redan har enligt sin instruktion, enligt 10 kap. sjölagen och enligt de bestämmelser som föreslås genomföra försäkringsdirektivet talar för att tillsynen enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen) också läggs på Transportstyrelsen. Utredningen föreslår därför att Transportstyrelsen ska anförtros uppgiften att utöva tillsyn över att passagerarfartyg som anlöper eller lämnar hamnar på svenskt sjöterritorium har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och medför ett certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen).

Inspektion

Enligt förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) ska vid en inspektion kontrolleras att den skyldighet att ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa en säkerhet som föreskrivs i 10 kap. sjölagen fullgörs och att ett certifikat medförs ombord på fartyg. Även i den nya bestämmelse om inspektion som utredningen har föreslagit för att genomföra försäkringsdirektivet, 5 kap. 8 a § FSL, ska kontrollen avse försäkringsplikten och medförandet av bevis om detta. Utredningen har gjort bedömningen att sanktioner ska följa på transportörens grundläggande skyldighet enligt artikel 4a, nämligen att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet. Dessutom har utredningen bedömt att sanktioner ska kopplas till medförandet av ett certifikat ombord på fartyget för att möjliggöra en kontroll av förekomsten av en för-

säkring eller säkerhet. Utredningen föreslår således att Transportstyrelsen vid en inspektion ska kontrollera både att transportören har fullgjort skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att ett certifikat medförs ombord på fartyget.

Finansinspektionen ska kontrollera försäkringen eller säkerheten när inspektionen utfärdar ett certifikat. Vid en inspektion av transportörens skyldigheter i fråga om försäkring eller säkerhet behöver därför, enligt utredningens mening, normalt sett endast certifikatet kontrolleras. Om Transportstyrelsen finner grundad anledning att anta att försäkringen eller säkerheten avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende, till exempel att certifikatet inte motsvarar de verkliga förhållandena eller att försäkringen eller säkerheten inte är giltig, kan det bli aktuellt att göra ytterligare efterforskningar avseende försäkringen eller säkerheten. Ytterligare efterforskningar kan innebära att kontakt tas med transportören, försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren. För att säkerställa att inspektionen i normalfallet endast innebär en certifikatskontroll föreslår utredningen att inspektionen ska begränsas till granskning av fartygets certifikat, om det inte finns en grundad anledning att anta att försäkringen eller säkerheten avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende. Bestämmelsen ska gälla både utländska och svenska fartyg.⁶

Med tanke på likheterna mellan de krav som uppställs i fråga om försäkringsplikt enligt försäkringsdirektivet och Atenförordningen anser utredningen att det är lämpligt att i anslutning till 5 kap. 8 a § FSL inta en ny bestämmelse som reglerar inspektion av plikten att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat ombord enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen). Bestämmelsen bör, på samma sätt som enligt de regler som genomför försäkringsdirektivet, ge Transportstyrelsen en möjlighet att i vissa fall underlåta kontroll. Ett exempel på när en kontroll kan underlåtas är då certifikatet nyligen har kontrollerats.

Mot bakgrund av att fartyg som får transportera upp till tolv passagerare inte föreslås vara skyldiga att ha försäkring (och följaktligen inte heller är skyldiga att ha ett certifikat) omfattas sådana fartyg inte av denna möjlighet till inspektion.

⁶ Jämför med 5 kap. 9 § FSL som endast gäller utländska fartyg.

Bestämmelserna i 5 kap. 17 och 18 §§ FSL om verkställande av tillsynsförrättningar blir, enligt utredningens bedömning, även tillämpliga på inspektionen enligt Atenförordningen. Detta innebär att den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har rätt att få tillträde till fartyget samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord blir även enligt 5 kap. 20 § FSL skyldig att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och upplysningar som myndigheten behöver vid en sådan inspektion.

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

8.4.3 Nyttjandeförbud

Utredningens förslag: Passagerarfartyg som anlöper eller lämnar hamnar på svenskt sjöterritorium får beläggas med nyttjandeförbud om det för fartyget inte finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och om passagerarfartyget inte medför ett certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen; 1994:1009).

Nyttjandeförbud är en ingripande åtgärd för intressenterna i fartyget (redare, ägare eller transportör). Verksamheten med fartyget får vid ett nyttjandeförbud inte fortsätta och fartyget blir alltså kvar i hamn. Sanktionen får därmed kännbara ekonomiska konsekvenser för bland annat transportören. Bestämmelser om förbud mot resa för svenska och utländska fartyg, finns i 6 kap 1–4 §§ FSL. Det gemensamma grundläggande skälet till varför ett fartyg förbjuds att resa enligt dessa bestämmelser är säkerhetshänsyn. I lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg finns även bestämmelser om nyttjandeförbud för svenska och utländska fartyg som transporterar mer än 2 000 ton beständig mineralolja i bulk. Sådana fartyg kan beläggas med nyttjandeförbud, om transportören inte

har fullgjort vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet enligt 10 kap. sjölagen.

Nyttjandeförbud är en verkningsfull och effektiv sanktion. Användandet av en sådan sanktion skulle, enligt utredningens mening, ge transportören ett starkt ekonomiska incitament att se till att fartyg uppfyller kravet på försäkring eller säkerhet och att ett certifikat medförs ombord enligt Atenförordningen. När det gäller svenska fartyg är nyttjandeförbudet den sanktion som torde vara mest effektiv. Utländska fartyg kan, förutom att beläggas med nyttjandeförbud, även förbjudas att anlöpa svensk hamn (se förslag i det följande) om fartyget inte har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och inte medför ett certifikat ombord. Förbud att anlöpa hamn torde vara den sanktion som vanligtvis kommer att användas då ett utländskt fartyg inte uppfyller kraven. En möjlighet att belägga också ett utländskt fartyg med nyttjandeförbud bör emellertid införas för att reglerna ska kunna utformas neutralt.

Mot bakgrund av effektiviteten av ett nyttjandeförbud finner utredningen det befogat att Transportstyrelsen ges möjlighet att belägga fartyg som inte fullgör skyldigheterna i fråga om en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen) med nyttjandeförbud. Det förhållande att sanktionen kan användas om skyldigheten att ha en försäkring eller en säkerhet enligt 10 kap. sjölagen inte fullgörs talar för att sanktionen bör användas också då Atenförordningen har satts åt sidan. Bestämmelsen ska, liksom den motsvarande regeln i 10 kap. sjölagen, vara fakultativ.

Utredningen föreslår således att passagerarfartyg som anlöper eller lämnar hamnar på svenskt sjöterritorium får beläggas med nyttjandeförbud om fartygen inte har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och inte medför ett certifikat enligt Atenförordningen eller nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen.

Nyttjandeförbudet kan inte användas mot fartyg som får transportera upp till tolv passagerare mot bakgrund av att de inte föreslås vara skyldiga att ha en försäkring eller någon annan säkerhet. Sanktionen kan emellertid användas mot statsfartyg som inte medför ett certifikat ombord (se artikel 4a.15 Atenkonventionen).

8.4.4 Utvisning och förbud att anlöpa hamn

Utredningens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn som följer av de bestämmelser som utsträcker Atenförordningens tillämpningsområde.

Utredningens bedömning: Det bör inte införas en möjlighet att utvisa utländska fartyg på den grunden att skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat har satts åt sidan.

Bestämmelsen i 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn på grund av att ett fartyg som inte för svensk flagg inte har fullgjort skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen men inte enligt de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde.

Det bör i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) tas in en bestämmelse om att Transportstyrelsen får förbjuda ett fartyg som inte för svensk flagg att anlöpa svensk hamn om fartyget inte har fullgjort skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen eller enligt nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen (1994:1009).

Bestämmelsen i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen innebär att ett beslut om förbud som meddelats enligt 7 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 (att anlöpa svensk hamn) ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp. Bestämmelsen bör ändras så att den omfattar också ett förbud att anlöpa hamn på grund av att fartyget inte har fullgjort skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde.

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, kommer enligt 6 kap. 5 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen att kunna förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyg som inte har fullgjort

skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat.

Bestämmelsen i 7 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen om möjligheten att tillåta ett fartyg att anlöpa hamn blir tillämplig på ett förbud om att anlöpa svensk hamn som grundas på att ett fartyg inte har fullgjort skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat.

Enligt artikel 4a Atenkonventionen ska en fördragsslutande stat säkerställa att alla fartyg som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att fartygen medför ett certifikat enligt Atenförordningen. Förutom nyttjandeförbud kan utvisning från svenskt sjöterritorium och förbud att anlöpa svenska hamnar även användas som sanktion mot fartyg som inte för svensk flagg.

Utvisning

Enligt försäkringsdirektivet är utvisning en sanktion som tillsynsmyndigheten ges möjlighet att använda när ett fartyg saknar försäkring, säkerhet och inte medförde bevis om detta ombord på fartyget (se *bilaga 5* till betänkandet). För att genomföra direktivet i svensk rätt lämnade utredningen förslag på utvisning som en sanktionsmöjlighet för en underlåtenhet att ha försäkring, säkerhet och bevis om detta enligt de bestämmelser som genomför försäkringsdirektivet. Utredningen har fått erfara att det i praktiken kommer att bli problem vid verkställigheten av en utvisning. Med hänsyn härtill samt då utvisning inte är möjlig i andra situationer i svensk rätt bör det, enligt utredningens mening, inte införas en möjlighet till utvisning av fartyg vid överträdelse av reglerna om försäkring, säkerhet och medförande av certifikat ombord enligt Atenförordningen eller enligt de bestämmelser som utökar förordningens tillämpningsområde.

Förbud att anlöpa svenska hamnar

Förbud att anlöpa svensk hamn är en effektiv sanktion som fråntar ett fartyg möjligheten att transportera passagerare på svenskt sjöterritorium. Denna sanktion innebär således ett ekonomiskt incitament att se till att skyldigheterna enligt Atenförordningen och enligt 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen fullgörs. Mot bakgrund av att förbud att anlöpa svensk hamn på ett effektivt sätt skulle motverka att transportörer inte fullgör sina skyldigheter anser utredningen det vara befogat att införa möjligheten till en sådan sanktion mot fartyg som inte för svensk flagg. Skyldigheten att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen visar även stora likheter med skyldigheterna enligt 10 kap. sjölagen och på detta sätt uppnås en samordning med de motsvarande reglerna vid oljeskador (se 7 kap. 6 § 1 lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg).

I 7 kap. 7 § FSL har regeringen bemyndigats att meddela föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite. Utredningen gör bedömningen att bemyndigandet även omfattar en möjlighet att meddela föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn om ett fartyg som inte för svensk flagg inte uppfyller sina skyldigheter i fråga om att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen. 7 kap. 7 § FSL omfattar emellertid inte en möjlighet att meddela föreskrifter i anledning av de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ (se nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen). Bestämmelsen i 7 kap. 7 § FSL ska därför ändras på så sätt att den även omfattar meddelandet av föreskrifter som följer av nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen.

I 7 kap. 1, 1 a och 1 b §§ FSF finns bestämmelser om att Transportstyrelsen i vissa uppräknade fall ska eller får förbjuda ett fartyg att anlöpa svenska hamnar. Utredningen har bedömt (se *bilaga 5* till betänkandet) att det ska införas två nya bestämmelser – 1 c och 1 d §§ i 7 kap. FSF – som ger Transportstyrelsen möjlighet att meddela beslut om utvisning och förbud att anlöpa bland annat hamn för de fartyg som inte uppfyller kraven på försäkring, finansiell säkerhet och bevis om detta enligt försäkringsdirektivet. Utredningen bedömer att det i anslutning till dessa bestämmelser ska tas

in en bestämmelse enligt vilken Transportstyrelsen får meddela ett förbud mot att anlöpa svenska hamnar för ett fartyg som inte för svenska flagg och som inte uppfyller kraven på en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och ett certifikat enligt Atenförordningen eller enligt nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen.

Av 7 kap. 2 § första stycket FSF framgår att förbud som har meddelats med stöd av 1 § ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpd. Utredningen föreslår att bestämmelsen även ska utvidgas till att omfatta den situation att ett förbud att anlöpa svenska hamnar har meddelats på grund av ett fartyg inte har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och inte medför ett certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ.

Tillämplighet av befintliga bestämmelser

Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn enligt föreskrifter som meddelats i enlighet med 7 kap. 7 § FSL får Transportstyrelsen, eller annan myndighet som regeringen bestämmer, förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget (se 6 kap. 5 och 7 §§ FSL). Beslutet ska innehålla uppgifter om skälen för förbudet och om de åtgärder som ska vidtas för rättelse. Denna bestämmelse blir enligt utredningens bedömning tillämplig även då ett förbud att anlöpa meddelats på grund av en försummelse enligt Atenförordningen. Möjligheten att förbjuda svenska hamnar att ta emot ett fartyg förstärker enligt utredningens mening ett beslut om förbud att anlöpa svensk hamn. Det är därmed önskvärt att även en situation då ett fartyg inte har försäkring eller säkerhet och inte medför ett certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ omfattas av denna möjlighet.

Att förslaget om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn intas i anslutning till 7 kap. 1 § FSF innebär även att 7 kap. 3 § FSF blir tillämplig på situationen. Enligt denna bestämmelse får Transportstyrelsen trots vad som anges i 1 och 2 §§ tillåta att ett fartyg anlöper en anvisad hamn om force majeure eller säkerhetsskäl gör det nödvändigt, för att minska risken för föroreningar, eller för att fartygets brister ska avhjälpas, förutsatt att lämpliga åtgärder har vidtagits för

att garantera ett säkert anlöp till hamnen. Att det under dessa förhållanden finns en möjlighet att frångå ett beslut om förbud mot att anlöpa en hamn anser utredningen vara önskvärt även i den situationen att ett fartyg inte har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och inte medför certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ.

8.4.5 Straffansvar

Utredningens förslag: Om en transportör åsidosätter skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet eller om en befälhavare inte medför certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde, ska det kunna leda till straffansvar.

Utredningens bedömning: Bestämmelsen i 8 kap. 1 § fartygs-säkerhetslagen (2003:364) bör omfatta den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett av tillsynsmyndigheten meddelat förbud om att anlöpa en hamn på grund av en försummelse av skyldigheterna att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och av att medföra ett certifikat ombord enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde.

20 kap. sjölagen (1994:1009)

För att inskräpa vikten av att fartyg har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet i enlighet med Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ bör denna skyldighet, enligt utredningens mening, sanktioneras genom straffansvar.⁷ Härigenom markeras vikten av att reglerna verkligen efterlevs. Ett ytterligare skäl, som talar för att ett straff bör kunna dömas ut, är att den liknande försummelsen av försäkringsplikten i 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen kan leda till ett straffansvar (se 20 kap. 15 § sjölagen).

⁷ Det har enligt praxis ansetts tillräckligt att den påbjudna handling som straffsanktioneras anges i en EU-förordning (se NJA 2007 s. 227).

Även skyldigheten att vara försäkrad och att medföra ett intyg om försäkring enligt försäkringsdirektivet har utredningen föreslagit ska vara straffsanktionerad (se närmare *bilaga 5* till betänkandet).

Transportören är den som enligt Atenförordningen är skyldig att se till att det finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för fartyget och befälhavaren är förpliktad att se till att certifikatet medförs ombord. Det är enligt utredningens mening följderiktigt att ålägga de subjekt som är skyldig att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet respektive att medföra ett certifikat det straffrättsliga ansvaret för åsidosättande av dessa plikter. Transportören respektive befälhavaren ska alltså ha även det straffrättsliga ansvaret för att dessa skyldigheter fullgörs.

Som tidigare nämnts har ett åsidosättande av plikten att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen stora likheter med ett brott mot skyldigheterna enligt 10 kap. sjölagen. De straffskalor som gäller för brott mot plikterna i 10 kap. sjölagen bör därför lämpligen gälla för brott mot plikterna enligt Atenförordningen. Utredningen föreslår därför att en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ta och vidmakthålla en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet ska kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett certifikat, ska dömas till böter.

8 kap. fartygs säkerhetslagen (2003:364)

Utredningen gör bedömningen att det ska intas en bestämmelse i 7 kap. FSF med innebörden att Transportstyrelsen ska kunna förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn om fartyget brister i sin försäkringsplikt eller i skyldigheten att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen eller de bestämmelser som utsträcker förordningens tillämpningsområde till fartyg av klass C-, D- och E-typ, det vill säga nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen. En sådan föreskrift grundas på bemyndigandet i 7 kap. 7 § FSL.

Enligt 8 kap. 1 § FSL döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § FSL mot tillträde till hamn till böter eller fängelse i högst ett år. Denna ansvarsbestämmelse kommer, enligt utredningens bedömning, att omfatta även den situationen att ett

fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Transportstyrelsens förbud att anlöpa en hamn på grund av försummelse av försäkringsplikten och skyldigheten att medföra ett certifikat enligt Atenförordningen eller enligt nya 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen.

8.4.6 Tillsyn och sanktioner när enda anknytningen till EU är att befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat

Atenförordningen är tillämplig på fartyg som för en medlemsstats flagg eller är registrerade i en medlemsstat, eller om avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägen i en medlemsstat. Förordningen ska emellertid även tillämpas då befordringsavtalet mellan transportören och en eller flera passagerare har träffats i en medlemsstat. (Se artikel 2 Atenförordningen.)

Krav i fråga om säkerställande av certifikat och försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ställs endast på fartyg som anlöper eller lämnar hamnar på en fördragsslutande stats territorium. Dessa krav ställs inte i fråga om fartyg där den enda anknytningen till EU är att befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat. Utredningen gör därför bedömningen att tillsyn eller sanktioner inte ska behöva utövas mot ett sådant fartyg, trots att de omfattas av förordningen.

8.5 Nyttjandeförbud som sanktion enligt försäkringsdirektivet

Utredningens förslag: Om det för fartyget inte finns en försäkring eller en finansiell säkerhet eller om det ombord på fartyget inte medförs något bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen (1994:1009), får fartyget beläggas med nyttjandeförbud.

Nyttjandeförbud är som ovan nämnts en ingripande, effektiv och verkningsfull åtgärd. Bestämmelser om förbud mot resa för svenska och utländska fartyg, finns i 6 kap 1–4 §§ FSL. I lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg finns även bestämmelser om att svenska och utländska fartyg som inte fullgjort vad som föreskrivs om försäkringskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet enligt 10 kap. sjölagen kan beläggas med nyttjandeförbud. Nyttjande-

förbud föreslås även som en sanktion mot att fartyg inte uppfyller sin skyldighet att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet och att medföra certifikat enligt artikel 4a i Atenförordningen.

Ett korrekt genomförande av försäkringsdirektivet gör det inte nödvändigt i och för sig med ett nyttjandeförbud. I vissa fall kan emellertid just ett sådant förbud vara den mest verkningsfulla metoden, om reglerna ska få ett åsyftat genomslag i den praktiska tillämpningen. Behovet föreligger främst i fråga om de fartyg som för svensk flagg och mot vilka man annars kunde tillämpa enbart en straffsanktion. Försäkringsdirektivet innehåller krav på att utvisning och förbud att anlöpa hamn ska kunna användas som sanktion mot de utländska fartygen, men inte något krav på nyttjandeförbud, vare sig för svenska fartyg eller utländska fartyg. Enligt försäkringsdirektivet ska medlemsstaterna dock fastställa ett sanktionssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. Användandet av nyttjandeförbud som en möjlig sanktion mot brott mot plikten att ha en försäkring, en finansiell säkerhet och ett bevis om detta skulle, enligt utredningens mening, ge redaren ett starkt ekonomiskt incitament att se till att fartyg uppfyller dessa krav. Det finns även, som tidigare nämnts, ett värde i att sanktionssystemen enligt försäkringsdirektivet och Atenförordningen är utformade på ett likartat sätt.

Utredningen föreslår således att om ett fartyg inte har en försäkring eller en finansiell säkerhet eller om det ombord på fartyget inte medförs något bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen, får fartyget beläggas med nyttjandeförbud. En sådan bestämmelse bör tas in i anslutning till bestämmelserna om förbud att resa i 6 kap. FSL.

När det gäller svenska fartyg är, som ovan nämnts, nyttjandeförbudet den sanktion som torde vara mest effektiv. Utländska fartyg kan, förutom att beläggas med nyttjandeförbud, även utvisas och förbjudas att anlöpa svensk hamn om fartyget inte har föreskriven försäkring eller annan finansiell säkerhet. En förutsättning för att ett utvisningsbeslut skulle få meddelas enligt utredningens förslag som genomför försäkringsdirektivet var att det för fartyget inte finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ FSL. Enligt utredningens bedömning borde försäkringsdirektivet tolkas på så sätt att tillsynsmyndigheten inte får utvisa ett fartyg om det för fartyget finns ett gällande beslut om reseförbud. Bestämmelsen i direktivet bedömdes av utredningen inte handlingsdirigerande vid valet mellan

ett förbud mot resa och ett beslut om utvisning. Vilken åtgärd som är mest lämplig får avgöras från fall till fall beroende på vilka omständigheter som aktualiserar ett kvarhållande. Då det vid ett reseförbud enligt 6 kap. 1–3 §§ FSL i många fall rör sig om säkerhetsbrister av allvarigare slag torde möjligheten till utvisning normalt komma att bli subsidiär i förhållande till 6 kap. 1–3 §§ FSL. Utredningen föreslog på grund härav att ett beslut om utvisning inte får meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ FSL. Den möjlighet till nyttjandeförbud som nu föreslås har samma grund som beslutet om utvisning och ska, enligt utredningens bedömning, inte påverka bestämmelsen om utvisning så som ett gällande beslut enligt 6 kap. 1–3 §§ FSL.

I detta sammanhang bör nämnas att utvisning och förbud att anlöpa hamn torde vara de sanktioner som vanligtvis kommer att användas då ett utländskt fartyg inte uppfyller kraven i fråga om försäkring, finansiell säkerhet och bevis om detta. En möjlighet att belägga ett utländskt fartyg som inte uppfyller skyldigheterna enligt försäkringsdirektivet med nyttjandeförbud bör dock finnas.

9 Elektroniskt register över certifikat

Som har framgått i det föregående (se kap. 7) ska en behörig myndighet utfärda ett certifikat som visar att transportören har fullgjort sin försäkringsplikt enligt Atenförordningen. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget. En kopia av certifikatet ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet. (Se artikel 4a.2 och 4a.5 Atenkonventionen.)

En fördragsslutande stat ska se till att fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium ska medföra certifikat ombord och uppvisa detta på begäran. Staten har emellertid möjlighet att i stället hålla ett register i elektroniskt format över utfärdade certifikat. En förutsättning för detta är att den fördragsslutande staten har meddelat generalsekreteraren i IMO att den håller ett sådant register och att registret är tillgängligt för alla fördragsslutande stater för kontroll av certifikat. (Se artikel 4a.14 Atenkonventionen.)

Utredningen har fått i uppdrag att utreda om det ska inrättas ett register i elektroniskt format över utfärdade certifikat och i så fall överväga hur ett sådant register bör utformas.

9.1 Bör det inrättas ett register i elektroniskt format för certifikat enligt Atenförordningen?

Utredningens bedömning: Det bör för närvarande inte inrättas ett särskilt register i elektroniskt format över utfärdade certifikat enligt Atenförordningen.

I dagsläget kontrollerar tillsynsmyndigheten certifikat genom att granska certifikatshandlingarna ombord på fartyg. Det finns emellertid flera fördelar med att certifikat i stället skulle kunna kontrolleras via ett elektroniskt register. För transportörerna skulle en sådan ordning innebära att de inte behövde medföra certifikatet ombord på fartyget. Införandet av ett elektroniskt register skulle således ligga i linje med det arbete som pågår för att förenkla reglerna för Sveriges företagare. Även för tillsynsmyndigheten skulle det innebära en mer praktisk ordning om kontrollen av certifikatet inte nödvändigtvis behövde utföras ombord på fartyget och om uppgifterna var aktuella. Det får över huvud taget ses som en naturlig utveckling att uppgifterna finns att tillgå i ett elektroniskt format och att pappershanteringen kan begränsas.

Med utredningens synsätt går det emellertid inte att se de nu aktuella certifikaten isolerade från andra liknande dokument. Vid en inspektion granskar tillsynsmyndigheten vanligtvis flera olika typer av certifikat ombord på ett fartyg. Även om ett elektroniskt register över certifikat enligt Atenförordningen infördes skulle tillsynsmyndigheten ändå vara tvungen att ombord granska de andra certifikat som ska medföras på ett fartyg. För att fördelarna med ett elektroniskt register ska kunna utnyttjas fullt ut bör således tillsynsmyndigheten även ha möjlighet att kontrollera övriga certifikat via ett elektroniskt register.

Utredningen anser därför att ett helhetsperspektiv bör anläggas på registerfrågan så att den får en enhetlig lösning. Enligt utredningens mening skulle en samlad översyn kunna föra med sig flera fördelar. Det skulle då kunna övervägas om det bör inrättas ett register som möjliggör en kontroll av samtliga certifikat som redare/fartygsägare/transportörer i dag är skyldiga att medföra ombord på fartyg. En sådan översyn ryms emellertid inte inom ramen för utredningens uppdrag och en samlösning för just de nu avsedda certifikaten är inte ändamålsenlig.

En ytterligare omständighet som talar mot att det ska inrättas ett särskilt register för att kunna kontrollera att fartyg har just certifikat enligt Atenförordningen är att det inte finns något motsvarande register inom luftfarts- eller järnvägsområdet. Utredningen anser därför att det i nuläget inte bör inrättas ett särskilt register som möjliggör kontroll enbart av certifikat enligt Atenförordningen.

En följd av den bedömningen är att en kopia av certifikatet ska ”ges in” till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en medlemsstat¹, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet (se artikel 4a.5 Atenkonventionen). Regeln, som också innebär en skyldighet att medföra certifikatet ombord, och där det talas om att kopian ska ”ges in”, får antas ha transportören som adressat. I Sverige är det Transportstyrelsen som för fartygsregistret och som ska få en kopia av certifikatet.

9.2 Utformningen av ett register

Som nyss angetts ter sig dock en framtida utveckling i riktning mot ett (samlat) elektroniskt register naturlig. Trots att utredningen gör bedömningen att det i nuläget inte bör inrättas ett särskilt register i elektroniskt format över upprättade certifikat enligt Atenförordningen, vill utredningen kort beröra vissa utgångspunkter som rör utformningen av ett elektroniskt register för certifikat (enligt Atenförordningen).

9.2.1 Uppgifter som bör framgå av registret

Certifikatet ska, förutom uppgift som gör det möjligt att identifiera fartyget, även innehålla namn på transportören och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs (se artikel 4a.2a och 4a.2b Atenkonventionen).² Personuppgifter definieras enligt 3 § personuppgiftslagen (1998:204) som all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Detta inne-

¹ I Atenkonventionen används benämningen ”fördragsslutande stat”. Utredningen har i avsnitt 7.4.3 gjort bedömningen att med fördragsslutande stat avses i Atenförordningens mening medlemsstat i EU.

² Även namn på försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts ska framgå av certifikatet. Försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren skulle rent teoretiskt kunna vara en fysisk person och uppgifter om dessa personer skulle då klassas som personuppgifter enligt personuppgiftslagen (1998:204).

bär att certifikat som avser ett fartyg vars transportör är en fysisk person kan innehålla uppgifter som klassas som personuppgifter.

Ett register ska enligt artikel 4a.13 och 4a.14 Atenkonventionen vara så utformat att det kan bekräftas om ett certifikat utfärdats för ett fartyg. En kontroll ska således kunna göras i förhållande till fartyget och inte i förhållande till transportören. Eventuella personuppgifter som är hänförliga till transportören skulle således inte behöva framgå av registret. Detta torde innebära att personuppgiftslagen inte är tillämplig på ett sådant register, även om det kan behövas en närmare analys av 3 § och vad som där sägs om möjligheten att indirekt identifiera fysiska personer.

9.2.2 Hur ska medlemsstaterna ta del av registret?

Medlemsstaterna³ ska med hjälp av registret kunna fullgöra sin kontroll av att alla fartyg som anlöper eller lämnar hamnar på statens territorium har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet (se artikel 4a.13 och 4a.14 i Atenkonventionen). Det uttrycks inte mer i detalj på vilket sätt som medlemsstaterna ska kunna ta del av registret. Enligt utredningens mening är det viktigt att registret är funktionellt utformat. En ordning som innebär att tillsynsmyndigheten måste begära uppgifter via den registerhållande myndigheten kommer att innebära att tid och arbete måste läggas på att utforma och skicka en begäran samt att svar måste inväntas innan kontrollen kan fullgöras. Meningen med att ha ett sådant register måste, enligt utredningens mening, vara att registret spar tid och arbetsinsats hos tillsyns- och registermyndigheterna. Utredningen anser därför att det inte är funktionellt att gå via registermyndigheten för att erhålla uppgifter om fartyget. Registret måste därför vara utformat på så sätt att andra myndigheter, eventuellt också i andra stater, direkt kan ta del av uppgifterna i registret.

Ett register som andra stater direkt kan ta del av kan utformas som ett offentligt register. Ett sådant register kan alla, inte bara de olika ländernas tillsynsmyndigheter, direkt ta del av. Ett annat alternativ är att endast tillsynsmyndigheterna har direkttillgång till uppgifterna om fartygs certifikat. Utformningen av registret är be-

³ I Atenkonventionen används benämningen "fördragsslutande stat". Utredningen har här valt att använda benämningen "medlemsstat" eftersom utredningen i avsnitt 7.4.3 har gjort bedömningen att med fördragsslutande stat i Atenförordningens mening avses medlemsstat i EU.

roende av vilka uppgifter som det måste innehålla och hur känsliga dessa bedöms vara. För det fall att registret inte förs som ett offentligt register måste frågor om vem eller vilka som ska ha tillgång till uppgifterna inom myndigheterna (behörighet) och om och hur dessa uppgifter får föras vidare hanteras.

9.2.3 Registerhållande myndighet

För det fall att ett särskilt register över certifikat enligt Atenförordningen skulle inrättas torde den myndighet som kontrollerar att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns för fartyget samt utfärdar certifikat, relativt lätt kunna se till att de uppgifter som ska finnas i registret matas in vid certifieringen. Denna omständighet talar enligt utredningens mening för att certifieringsmyndigheten även skulle vara registerhållande myndighet.

Om det inrättas ett gemensamt register för de certifikat som i nuläget ska medföras ombord, torde det i stället vara lämpligast att den myndighet som enligt sin myndighets instruktion ska kontrollera att reglerna för svenska fartyg och utländska fartyg i svenska farvatten följs, det vill säga Transportstyrelsen, ansvarar för registret.

9.2.4 Kostnader

Kostnaden för att införskaffa och hålla ett register är avhängigt en mängd faktorer. De krav som ställs på utformningen av registret och på säkerhet påverkar systemets omfattning och komplexitet och därmed kostnaderna för drift och underhåll. En ytterligare aspekt som påverkar kostnaderna är den tid som tas i anspråk för att föra in uppgifterna i registret. Det är mot bakgrund av dessa osäkra faktorer omöjligt att inom ramen för detta betänkande säga någonting i detalj om kostnaderna för att inrätta och bibehålla ett elektroniskt register och hur de ska finansieras. Någon form av ansökningsavgift, registreringsavgift eller dylikt torde dock få övervägas.

10 Bestämmelser i 15 kap. sjölagen

När Atenförordningen träder i kraft blir den direkt tillämplig i och till alla delar bindande för medlemsstaterna. Förordningen kommer således att gälla som nationell lag i Sverige. En förordning får inte upprepas i medlemsstaternas nationella lagstiftning. Det är i princip inte heller tillåtet att i nationella bestämmelser närmare klargöra innebörden av förordningens regler eller ändra tillämpningsområdet för förordningen.

I svensk rätt regleras flera av de frågor som Atenförordningen omfattar av 15 kap. sjölagen (1994:1009). Utredningens uppdrag innefattar att göra en översyn av 15 kap. sjölagen och även i övrigt analysera och lämna förslag på de författningsändringar som kan bli aktuella då Atenförordningen träder i kraft.

10.1 Inom- och utomkontraktuellt skadestånd

Atenförordningen reglerar transportörens skadeståndsansvar vid transport av passagerare till sjöss. Med passagerare avses enligt artikel 1.4 Atenkonventionen varje person som befordras med fartyg enligt ett befordringsavtal, eller som med transportörens samtycke medföljer fordon, liksom levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran, vilket inte regleras av Atenkonvention. Detta innebär att Atenförordningen endast innehåller bestämmelser om det inomkontraktuella skadeståndsansvaret medan passagerare och transportör.

Även 15 kap. sjölagen behandlar relationen mellan transportör och passagerare och med passagerare jämställda personer. Andra personkategorier omfattas som huvudregel inte av bestämmelserna i 15 kap. sjölagen utan där kan i stället utomkontraktuella regler om ansvar bli tillämpliga, exempelvis skadeståndslagen (1972:207), 7 kap. 1 § och 8 kap. 1 § sjölagen.

Ett undantag från denna huvudregel är att bestämmelserna om ansvarsbegränsningar i 15 kap. sjölagen gäller oberoende av om ansvarsgrunden beror på avtal eller är en följd av utomkontraktuella förhållanden. Av 15 kap. 3 § sjölagen framgår således att om någon som varken är passagerare, anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och får en person- eller sakskada enligt 15 kap. 17 eller 18 §§, ska bestämmelserna i 15 kap. om befrielse från och begränsning av ansvarighet för bortfraktare tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan. Exempel på sådana personkategorier som avses i bestämmelsen är sjömän från andra fartyg som transporteras hem, konsulatpassagerare för vilka konsulatet betalar biljetten, fripassagerare, tillfälliga besökare, folk från rederier, myndigheter, skeppshandlare och agenter som följer med lotsbåtar, bogserbåtar och supply-fartyg ut på redde (se Kurt Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran, Stockholm 1987, s. 45 och 58).

10.2 Passagerarfartyg och fartyg som får transportera högst tolv passagerare

Atenförordningen omfattar endast passagerarfartyg, det vill säga fartyg som transporterar fler än tolv passagerare (se artikel 2 i Atenförordningen och artikel 2.e i direktiv 98/18/EG). Förordningen ska tillämpas på varje internationell befordran och befordran till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ (se artikel 2 i Atenförordningen). Medlemsstaterna har möjlighet att utsträcka tillämpningen till all inrikes transport som sker till sjöss, det vill säga i praktiken även till fartyg av klass C- och D-typ. En valmöjlighet finns även såtillvida att tillämpningen av förordningen kan skjutas upp beträffande fartyg av klass A- respektive B-typ.

Sjölagens 15 kap. behandlar transportörens ansvar vid befordran med alla typer av passagerarfartyg, det vill säga med fartyg av klass A–E-typ. Även passagerarbefordran med fartyg som transporterar färre än tolv passagerare omfattas av 15 kap. sjölagen.

Utredningen föreslår i avsnitt 5.2 att Atenförordningen ska tillämpas på all inrikes passagerartrafik, det vill säga även på fartyg av klass C-, D- och E-typ. Utredningen gör i avsnitt 5.4 bedömningen att tillämpningen av förordningen inte ska skjutas upp avseende fartyg av klass A- och B-typ. Det föreslås vidare i avsnitt 5.3 att be-

stämmelserna i Atenförordningen, utom kravet på försäkring (se artikel 4a i Atenkonventionen), enligt svensk rätt ska tillämpas också på fartyg som får transportera upp till tolv passagerare.

10.3 Förseningar

I 15 kap. sjölagen finns det även bestämmelser om ansvaret vid förseningar. Exempelvis är bortfraktaren enligt 17 och 18 §§ ansvarig för skada som uppstår till följd av att passagerare eller resgods försenas. Atenförordningen innehåller däremot inte några bestämmelser om ansvar vid försening. Denna fråga kommer från och med den 18 december 2012 att regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. Förordningens bestämmelser om kompensation är emellertid uppbyggda på ett annat sätt än bestämmelserna i 15 kap. sjölagen.

Förordning (EU) nr 1177/2010 innehåller vissa valmöjligheter i fråga om tillämpningsområde. Dessa frågor bereds för närvarande inom Regeringskansliet och omfattas inte av utredningens uppdrag.

10.4 Preskription och laga domstol

Atenförordningen reglerar frågan om preskription av skadeståndsfordringar på grund av passagerares död eller personskada och förlust av eller skada på resgods (artikel 16 Atenkonventionen). Bestämmelser om preskription av sådana fordringar finns i sjölagens 19 kap. (1 § första stycket 6 och 7 och femte stycket). Bestämmelsen reglerar även preskription av fordran på ersättning för försening.

Bestämmelser om laga domstol finns i 21 kap. 4 § sjölagen, medan Atenförordningen inte innehåller någon jurisdiktionsbestämmelse (se utredningens överväganden i fråga om laga domstol vid Sveriges anslutning till Atenkonventionen i kap. 12).

10.5 Överväganden och förslag

Utredningens förslag: Utredningen föreslår ett delvis nytt och omdisponerat 15 kap. i sjölagen.

Bestämmelser som kompletterar Atenförordningen i fråga om tillämpningsområde, skyldighet för befälhavare, certifieringsmyndighet samt tillsyn och sanktioner i anledning av transportörens skyldighet att lämna information ska tas in i 15 kap. sjölagen (1994:1009).

Bestämmelserna i 15 kap. 1, 2, 4–30 §§ och 19 kap. 1 § sjölagen ska inte längre reglera bland annat transportörens ansvar, talerätt och preskription avseende person- och saksador när Atenförordningen, där sådana frågor regleras, träder i kraft.

Det ska direkt i 15 kap. 3 § sjölagen anges för vilken typ av skada utomobligatoriskt ansvar ska kunna begränsas, det vill säga person- och sakskada på grund av en händelse under resa och skada på grund av försening av person och resgods, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

Begränsningsbeloppet i 15 kap. 21 § sjölagen ska höjas till 400 000 SDR.

Utredningens bedömning: Hänvisningen till tillämplig nationell lag i artikel 6 Atenkonventionen bör inte medföra några författningsändringar i svensk rätt.

Som utredningen tidigare har varit inne på omfattar 15 kap. sjölagen skadeståndsansvar på grund av avtal vid person- och sakskada och förseningar vid befordran med passagerarfartyg och fartyg som får transportera upp till tolv passagerare. Bestämmelserna om ansvarsbegränsning (se 21–24 §§) gäller också vid utomkontraktuellt ansvar. Utredningens förslag i avsnitt 5.2 och 5.3 rörande passagerarfartyg av så kallad klass A–E-typ och fartyg som endast får transportera upp till tolv passagerare innebär att transportörens ansvar för person- och sakskada i förhållande till passagerare, det inomkontraktuella ansvaret, inte längre kommer att regleras genom 15 kap. sjölagen utan i stället av Atenförordningen. Enligt utredningens bedömning innebär detta att 15 kap. sjölagen ska vara tillämpligt vid skada på grund av förseningar och vid begränsning av redarens ansvar för person- och sakskada avseende andra personkategorier än passagerare och med passagerare jämställda personer, det vill säga vid utomkontraktuellt ansvar.

Utredningens uppdrag omfattar inte regleringen av förseningar. Eftersom de flesta bestämmelser i 15 kap. sjölagen både reglerar person- och sakskada och förseningar bör de i stor utsträckning finnas kvar, men alltså med ett begränsat tillämpningsområde.

Det utomkontraktuella ansvaret regleras endast av 15 kap. 21–24 §§ sjölagen. Ett alternativ till att behålla regleringen av det utomkontraktuella ansvaret i 15 kap. sjölagen kan vara att i stället låta Atenförordningens bestämmelser om befrielse från och begränsning av ansvar gälla ansvar utom avtal. Mot bakgrund av att det utomobligatoriska ansvaret sedan länge regleras av 15 kap. sjölagen, till att Atenförordningen inte omfattar ett sådant ansvar, liksom till att bestämmelserna i 15 kap. 21–24 §§ sjölagen måste finnas kvar för att reglera förseningar är det, enligt utredningens mening, lämpligt att 15 kap. sjölagen också fortsättningsvis reglera begränsning av det utomobligatoriska ansvaret.

En översyn av 15 kap. sjölagen behöver emellertid göras för att anpassa dess bestämmelser till Atenförordningen. Anpassningar kommer även att behöva göras av 19 kap. 1 § sjölagen. Nedan följer en genomgång av bestämmelserna i 15 kap. och den bestämmelse i 19 kap. sjölagen som berörs av Atenförordningen.

10.5.1 Disponeringen av 15 kap. sjölagen

Utredningen lämnar i betänkandet förslag på bestämmelser som kompletterar Atenförordningen i fråga om tillämpningsområdet för förordningen (kap. 5), skyldighet för befälhavaren att medföra certifikat ombord på fartyget (kap. 8), myndighet vid certifiering (kap. 7) samt tillsyn och sanktioner i anledning av transportörens skyldighet att lämna information (kap. 11). Mot bakgrund av att det i dag till övervägande del är 15 kap. sjölagen som reglerar de frågor som omfattas av Atenförordningen anser utredningen att det är lämpligt att ta in de kompletterande bestämmelserna i 15 kap. sjölagen. Enligt utredningens förslag kommer de nuvarande bestämmelserna i 15 kap. endast att reglera ansvar i anledning av förseningar och begränsning av utomkontraktuellt ansvar. De kompletterande bestämmelserna till Atenförordningen blir, enligt utredningens bedömning, i stället de centrala och mest tillämpade bestämmelserna i 15 kap. sjölagen. Dessa bestämmelser bör därför placeras längst fram i kapitel 15. Detta får till följd att befintliga paragrafer i 15 kap. sjölagen kommer att få en annan beteckning.

10.5.2 Inledande bestämmelse och bestämmelser om transporten

Utredningen föreslår att det intas en ny 1 § i vilken innehållet i det delvis ändrade, delvis omredigerade kapitlet anges. I paragrafen ska även erinras om att bestämmelser om transporter till sjöss finns i Atenförordningen. För att undvika en dubbel reglering föreslår utredningen att det i 1 § tas in en bestämmelse som anger att Atenförordningen har företräde framför svensk lag. Detta innebär att bestämmelserna i 15 kap. alltså bara är tillämpliga om frågan inte regleras i förordningen. I bestämmelsen bör även anges att reglerna om en övergripande ansvarsbegränsning i 9 kap. ska gälla när det finns en ersättningskyldighet enligt Atenförordningen, direkt eller genom att förordningens bestämmelser utsträcks till att avse fartyg av klass C-, D- och E-typ samt även för ersättning som bestäms enligt 15 kap. sjölagen (se utredningens överväganden i avsnitt 6.5).

De nuvarande inledande bestämmelserna i 15 kap. sjölagen (se 1 och 2 §§) där vissa begrepp definieras och där tillämpningsområdet begränsas gäller både regleringen av person- och sakskada, skada på grund av förseningar och de bestämmelser om ansvarsbegränsning som gäller ansvar utom kontrakt. Mot bakgrund av att bestämmelserna reglerar förseningar och utomkontraktuell ansvar, bör bestämmelserna finnas kvar oförändrade. Definitionerna i nuvarande 1 § kan och får inte tillämpas i förhållande till Atenförordningen. Bestämmelsen i den nya 1 § andra stycket, i vilken det erinras om att bestämmelser om sjötransporter i Atenförordningen har företräde framför svensk lag, säkerställer att definitionerna i nuvarande 1 § inte omfattar de nya unionsrättsliga bestämmelserna. I de fallen tillämpas således i stället definitionerna i Atenförordningen (se artikel 1 i bilaga I).

Kapitlet innehåller också bestämmelser om själva transporten som reglerar bland annat; transportörens ansvar för att fartyget är sjövärdigt, passagerarens skyldighet att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan, passagerarens rätt att föra med sig resgods och återbetalning av biljett (se 4–16 §§). Atenförordningen innehåller inte motsvarande bestämmelser om transporten. Utredningen finner därför att 4–16 §§ ska finnas kvar och som tidigare reglera transportörens och passagerarnas skyldigheter och rättigheter vid transporten.

10.5.3 Bestämmelser om ansvarighet på transportörens sida i andra fall och avtalsvillkors giltighet

I nuvarande 15 kap. 3 § sjölagen ges redaren och var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skada av det slag som avses i 17 eller 18 §§ som drabbat någon som varken är passagerare eller anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg, rätt att tillämpa bestämmelserna i 15 kap. om befrielse från och begränsning av ansvarighet. Denna bestämmelse måste, enligt utredningens bedömning, finnas kvar för att reglera att nuvarande 15 kap. 21–24 §§ ska tillämpas på ansvar utom avtal. I bestämmelsen hänvisas till 17 och 18 §§ i fråga om typ av skada. Mot bakgrund av att utredningen föreslår att dessa båda paragrafer ska ändras på så sätt att de endast omfattar ansvar för förseningar, ska det direkt i 3 § anges vilken typ av skada som ansvaret ska kunna begränsas för, det vill säga person- och sakskada på grund av en händelse under resa och skada på grund av försening av person och resgods, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

Bestämmelserna i nuvarande 15 kap. 17, 18, 20 och 27 §§ sjölagen reglerar både transportörens ansvar och talerätt vid person- och sakskada och skada på grund av förseningar. Det anges uttryckligen i bestämmelserna att de omfattar person- och sakskador. Detta innebär, som utredningen uppfattar situationen, att de delar av 15 kap. 17, 18, 20 och 27 §§ sjölagen som reglerar person- och sakskador inte längre bör gälla.

Flera av de nuvarande bestämmelserna i 15 kap. sjölagen innehåller regler i anledning av ansvar både för person- och sakskada och skada på grund av förseningar (se 19, 21–26 och 28–30 §§) och det utomkontraktuella ansvaret (se 21–24 §§). I dessa bestämmelser anges det inte uttryckligen att de gäller ansvar för person- och sakskada som grundas på avtal utan de innehåller en hänvisning till 17 och 18 §§. Med hänsyn till att utredningen föreslår att de delar av 15 kap. 17 och 18 §§ som reglerar person- och sakskada ska tas bort ska bestämmelserna, enligt utredningens mening, finnas kvar men med nya paragrafhänvisningar.

Frågan om medvållande regleras av artikel 6 i Atenkonventionen. Eftersom sjölagens bestämmelse om medvållande, nuvarande 15 kap. 19 §, är tillämplig även vid skada på grund av förseningar, finner utredningen att bestämmelsen ska gälla enligt sin nuvarande lydelse. I artikel 6 anges att den domstol som handlägger målet, i överensstämmelse med nationell lag, helt eller delvis kan befria transportö-

ren från ansvar om transportören visar att en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på dennes resgods förorsakades av passageraren själv eller att denne medverkade till det. Tillämplig nationell lag är för svenskt vidkommande skadeståndslagen (1972:207). Enligt utredningens bedömning torde hänvisningen till tillämplig nationell lag inte göra det påkallat med några författningsändringar i svensk rätt.

10.5.4 Höjning av begränsningsbeloppet för personskada i 15 kap. 21 § sjölagen

Atenförordningen reglerar person- och sakskada för fartygets egna passagerare, det vill säga det inomkontraktuella ansvaret. Till följd av att förordningen träder i kraft ska nuvarande 15 kap. 21 § sjölagen endast reglera begränsning av person- och sakskada utom kontrakt (och ansvar vid förseningar).

För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare (inomkontraktuellt skadestånd) höjs ansvarsgränsen i 9 kap. 5 § 1 från 175 000 SDR till 400 000 SDR för att möjliggöra att passagerare får full ersättning för sina anspråk i anledning av dödsfall och personskador enligt Atenförordningen (se avsnitt 6.5). Begränsningen av det utomkontraktuella skadeståndsansvaret har av tradition begränsats på samma sätt som avtalsgrundat ansvar. För att åstadkomma enhetliga begränsningsbestämmelser för skadeståndsansvar inom och utom kontrakt föreslår utredningen att även beloppsgränsen i 21 § höjs från 175 000 SDR till 400 000 SDR.

10.5.5 Bestämmelser om preskription i 19 kap. sjölagen

Bestämmelsen i 19 kap. 1 § sjölagen reglerar preskription vid inomkontraktuellt ansvar för person- och sakskada och skada på grund av förseningar. Det anges uttryckligen i bestämmelserna att de omfattar person- och sakskador. Detta innebär, som utredningen uppfattar situationen, att de delar av 19 kap. 1 § sjölagen som reglerar person- och sakskador inte längre bör gälla.

Atenförordningen innehåller inte någon jurisdiktionsbestämmelse. Detta innebär, enligt utredningens bedömning, att bestämmelsen om laga domstol i 21 kap 4 § sjölagen inte berörs av förordningen

(se dock kap. 12 där frågan om laga domstol berörs i anledning av utredningens förslag om Sveriges anslutning till Atenkonventionen).

11 Rätt till information – tillsyn och marknadsrättsliga sanktioner

Transportörer är enligt Atenförordningen skyldiga att se till att passagerare får information om sina rättigheter i förordningen. För att kunna säkerställa att sådan information lämnas anser utredningen att förslag bör lämnas på en myndighet som ska utöva tillsyn över att skyldigheten fullgörs samt att vissa förslag bör lämnas i fråga om sanktioner.

11.1 Rätt till information

Enligt artikel 7 i Atenförordningen är transportören och/eller den utförande transportören skyldiga att se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt Atenförordningen.¹

När transportavtalet har ingåtts i en medlemsstat ska informationen tillhandahållas vid samtliga försäljningsställen, inbegripet vid telefon- och Internetförsäljning. Om avgångshamnen ligger i en medlemsstat ska informationen tillhandahållas före avgången. I alla andra fall ska det ske senast vid avgången. I den utsträckning som informationskravet har fullgjorts antingen av transportören eller den utförande transportören, ska den andre inte vara skyldig att informera. Informationen ska tillhandahållas på det lämpligaste sättet.

För att uppfylla informationskravet ska transportören och den utförande transportören tillhandahålla en sammanfattning av bestämmelserna i Atenförordning till passagerarna. Kommissionen har utarbetat och offentliggjort den sammanfattning som transportören ska använda sig av.

¹ Denna skyldighet påverkar inte researrangörers skyldigheter enligt rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang.

11.2 Tillsyn

Utredningens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få utöva tillsyn över att transportörerna fullgör den skyldighet att lämna information som följer av artikel 7 Atenförordningen.

Utredningens bedömning: Tillsynen bör utövas av Konsumentverket.

11.2.1 Konsumentverket

Konsumentverket är enligt förordningen (2009:607) med instruktion för Konsumentverket förvaltningsmyndighet för konsumentfrågor. Konsumentverket har bland annat till uppgift att se till att de konsumentskyddande regler som ligger inom myndighetens tillsynsansvar följs, att konsumenter har tillgång till information som ger dem möjlighet att göra aktiva val och stärka konsumenternas ställning på marknaden.

Konsumentverket har inte möjlighet att tillerkänna enskilda konsumenter rättigheter. Verket har inte heller möjlighet att, annat än i principiellt intressanta fall, föra enskilda konsumenters talan vid tvister i domstol.² Konsumentombudsmannen kan emellertid enligt marknadsföringslagen (2008:486) vid Marknadsdomstolen väcka talan om att en näringsidkare ska åläggas att lämna viss information. En marknadsrättslig sanktion innebär emellertid inte att ett företag kan åläggas att lämna information till en enskild person. Effekten blir i stället att företaget i fortsättningen ska lämna sådan information till alla konsumenter. Konsumentverket/KO har därmed inga möjligheter att utöva tillsyn avseende andra bestämmelser än de marknadsrättsliga.

Några av de lagar som Konsumentverket har tillsyn över är,

- konsumentköplagen (1990:932),
- lagen (1992:1672) om paketresor,
- lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
- prisinformationslagen (2004:347),

² Denna undantagsmöjlighet utgör emellertid inte en del av Konsumentverkets tillsynsansvar utan är kopplad till verkets uppgift som förvaltningsmyndighet för konsumentfrågor.

- produktsäkerhetslagen (2004:451) och
- marknadsföringslagen (2008:486).

11.2.2 Tillsyn enligt lagen (2010:510) om lufttransporter

Enligt lagen (2010:510) om lufttransporter ska Konsumentverket bland annat utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97³. (Se 13 §.)

Artikel 3a reglerar skyldigheten att på begäran av passageraren tillhandahålla viss information om tariffer för skadeståndsansvar. I artikel 6 regleras lufttrafikföretagens skyldighet att lämna information om viktiga bestämmelser om skadeståndsansvar till passageraren. Lufttrafikföretagen ska när de säljer lufttransport i gemenskapen se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet uppgift om tidsfristerna för att väcka talan om ersättning och möjligheten att göra en särskild förklaring avseende bagage, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet telefonförsäljning och försäljning via Internet. För att uppfylla informationskravet ska EG-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som ingår i bilaga till förordningen.

11.2.3 Överväganden och förslag

Det bör vara regeringen som bestämmer vilken myndighet som ska utöva tillsynen. Konsumentverkets uppgifter som förvaltningsmyndighet för konsumentfrågor talar för att tillsynen över att transportören uppfyller sin skyldighet att tillhandahålla information till passageraren enligt artikel 7 i förordningen bör läggas på Konsumentverket. Även det förhållande att Konsumentverket har i uppgift att se till att företag informerar konsumenter om sina produkter och tjänster, se till exempel 24 § marknadsföringslagen (2008: 486), talar för att tillsynen bör läggas på Konsumentverket. Härtill kommer att Konsumentverket ha tillsynsansvaret för att information lämnas enligt artikel 3a och 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

³ Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 17.10.1997, s. 1, Celex 31997R2027).

Atenförordningen innehåller rättigheter för passagerare som reser med fartyg enligt ett transportsavtal (se artikel 1.4a i Atenkonventionen).⁴ Som passagerare räknas både de personer som reser privat (konsumenter) och de som reser i tjänsten (näringsidkare). Konsumentverkets ska enligt sin myndighetsinstruktion endast tillvarata konsumenternas intressen. Detta förhållande skulle kunna medföra att intressena hos näringsidkare inte tillvaratas om uppgiften att utöva tillsyn läggs på Konsumentverket. På det stora flertalet transporter förekommer emellertid både konsumenter och näringsidkare. Utredningen gör därför bedömningen att det inte torde finns någon större risk för att näringsidkare inte skulle dra nytta av om Konsumentverket utövade tillsynen eller att de på något sätt skulle få sina befogade intressen eftersatta på grund av valet av tillsynsmyndighet.

Mot bakgrund av Konsumentverkets uppgifter och att Konsumentverket har tillsynsansvaret för marknadsrättsliga bestämmelserna på luftfartsområdet finner utredningen att Konsumentverket är den myndighet som är bäst lämpad att utöva tillsyn över att kraven på information i artikel 7 i Atenförordningen efterlevs.

Det bör i detta sammanhang nämnas att kravet i artikel 7 på att informationen ska tillhandahållas vid samtliga försäljningsställen i vissa fall kan vålla problem vid tillsynen. Om transportavtalet ingås vid ett fysiskt försäljningsställe kan den sammanfattning som transportören ska använda sig av, tillhandahållas till exempel i form av ett informationsblad. Vid Internetförsäljning kan tillhandahållandet innebära att passageraren på hemsidan kan klicka sig fram till den sammanfattade informationen. Vid försäljning på fysiska försäljningsställen eller via Internet bör det, enligt utredningens mening, inte uppkomma några större problem med att kunna kontrollera att information lämnas. Information ska emellertid även ges vid försäljning över telefon. Det torde dock ligga i transportörens intresse att även vid telefonförsäljning kunna dokumentera att information har lämnats och på vilket sätt detta skett.

⁴ Som passagerare förstås även en person som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran, vilket inte regleras av Atenkonventionen (se artikel 1.4b i Atenkonventionen).

11.3 Marknadsrättsliga sanktioner

11.3.1 Marknadsföringslagen (2008:486)

Bestämmelser om marknadsrättsliga sanktioner finns i marknadsföringslagen. Lagen tillämpas bland annat då näringsidkare marknadsför eller själva efterfrågar produkter i sin näringsverksamhet (se 2 §). Med marknadsföring avses reklam och andra åtgärder i näringsverksamhet som är ägnade att främja avsättningen av och tillgången till produkter inbegripet en näringsidkares handlande, underlåtenhet eller någon annan åtgärd eller beteende i övrigt före, under eller efter försäljning eller leverans av produkter till konsumenter eller näringsidkare (se 3 §). Med produkt jämställs även tjänst, däri inbegripet tillhandahållande av en transport. I förarbetena till lagen anges att med marknadsföring avses i princip alla slags kontakter mellan en näringsidkare och en konsument vid marknadsföring och försäljning av produkter. Även näringsidkares beteenden och åtgärder i efterköpssituationer omfattas. Med efterköpssituationer avses den fas som tidsmässigt ligger efter det att avtal har träffats mellan köparen och säljaren. Exempel på efterköpssituationer är reklamationshantering och betalningskrav (se prop. 2007/08: 115, s. 63).

Marknadsföring ska stämma överens med god marknadsförings sed (se 5 §). En näringsidkare får vid marknadsföringen inte använda sig av felaktiga påståenden eller andra framställningar som är vilseledande i fråga om näringsidkarens egen eller någon annans näringsverksamhet. Detta gäller särskilt framställningar som bland annat rör konsumentens rättigheter enligt lag eller annan författning. En näringsidkare får inte heller utelämna väsentlig information i marknadsföringen av sin egen eller någon annans näringsverksamhet. Med vilseledande utelämnande avses även sådana fall när den väsentliga informationen ges på ett oklart, obegripligt, tvetydigt eller annat olämpligt sätt (se 10 §). För att ta reda på om viss marknadsföring är otillbörlig görs det så kallade transaktionstestet. Marknadsföring anses enligt testet som otillbörlig om den är vilseledande och om den påverkar eller sannolikt påverkar mottagarens förmåga att fatta ett välgrundat affärsbeslut (se 8 §).

En näringsidkare som vid sin marknadsföring låter bli att lämna väsentlig information får åläggas att lämna sådan information (se 24 §). Med sådan information avses bland annat information som ska lämnas enligt särskild lagstiftning. Ett sådant åläggande ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövt (se 26 §). Rätten

får meddela ett interimistiskt beslut i fråga om åläggande om kändan- den visar sannolika skäl för sin talan, och det skäligen kan befaras att svaranden genom att vidta eller låta bli att vidta en viss handling minskar betydelsen av ett förbud eller åläggande (se 27 §). I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela föreläggande om sådant åläggande (informationsföreläggande). Föreläggandet ska förenas med vite. För att bli gällande ska näringsidkaren godkänna föreläggandet omedelbart eller inom en viss tid. Ett föreläggande som har godkänts gäller som en lagakraftvunnen dom, medan ett godkännande som sker efter den utsatta tiden inte gäller (se 28 §). I 29–36 §§ finns bestämmelser om marknadsstörningsavgift.

11.3.2 Marknadsrättsliga sanktioner enligt lagen (2010:510) om lufttransporter

Lagen om lufttransporter kompletteras av marknadsföringslagens generella regler. Av 13 § lagen om lufttransporter följer att om transportörer inte fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97 ska marknadsföringslagen tillämpas. Ett uttryckligt undantag görs emellertid för bestämmelserna i 29–36 §§ marknadsföringslagen om marknadsstörningsavgift. Undantaget har gjorts eftersom det som huvudregel inte är möjligt att ålägga marknadsstörningsavgift om en näringsidkare bryter mot kraven enligt en särskild lag. (Se prop. 2007/08:115 s. 126 ff.)

I 13 § lagen om lufttransporter anges vidare att information enligt artiklarna 3a och 6 i förordningen ska anses vara *väsentlig* enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen. Genom marknadsföringslagen genomförs bland annat direktiv 2005/29/EG om otillbörliga affärsmetoder⁵. Enligt direktivets artikel 7.5 ska informationskrav som avser kommersiella meddelanden, inklusive reklam eller marknadsföring, och som har fastställts i gemenskapslagstiftningen betraktas som väsentliga. En informationsskyldighet som har fastställts i gemenskapslagstiftningen finns i lagen om lufttransporter, och är enligt direktivet att anse som väsentlig för konsumenten. För att genomföra direktivet angavs i 13 § lagen om lufttransporter att informationen är att betrakta som väsentlig vid tillämpningen av mark-

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/29/EG om otillbörliga affärsmetoder som tillämpas av näringsidkare gentemot konsumenter på den inre marknaden och om ändring av rådets direktiv 84/450/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG, 98/27/EG och 2002/65/EG.

nadsföringslagen och dess sanktionssystem. Genom bestämmelsen om att information är att anse som väsentlig presumeras att en brist på information utgör ett väsentligt utelämnande enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen. Bestämmelsen i 8 § marknadsföringslagen om marknadsföringens ekonomiska påverkan ska emellertid även beaktas (det så kallade transaktionstestet⁶). I undantagsfall kan nämligen bristen på information vara så bagatellartad att den inte inverkar på konsumentens möjlighet att fatta ett välgrundat beslut och därför inte kan betraktas som otillbörlig. (Se prop. 2007/08:115 s. 126 ff.)

11.3.3 Överväganden och förslag

Utredningens förslag: Marknadsföringslagens (2008:486) sanktionssystem, med undantag för bestämmelserna i 29–36 §§ om marknadsstörningssavgift, ska tillämpas vid en överträdelse av artikel 7 i Ateförordningen.

Information som ska lämnas enligt artikel 7 i Ateförordningen ska anses vara väsentlig vid tillämpningen av marknadsföringslagen.

Utredningen föreslår att Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörerna fullgör den skyldighet att lämna information som följer av artikel 7 Ateförordningen. De regler som kan bli aktuella i detta sammanhang bör enligt utredningens mening hämtas från marknadsrättens område.

Marknadsföringslagens bestämmelser syftar bland annat till att komma till rätta med brister i den information som näringsidkaren lämnar vid sin marknadsföring. Enligt Ateförordningen ska informationen tillhandahållas vid samtliga försäljningsställen, inbegripet vid telefon- och Internetförsäljning, när transportavtalet har ingåtts i en medlemsstat. Om avgångshamnen ligger i en medlemsstat ska informationen tillhandahållas före avgången och i alla andra fall ska denna information tillhandahållas åtminstone vid avgången. Detta innebär att informationen i vissa fall ska lämnas då befodringsavtalet ingås och i andra fall först i en efterköpsituation. Marknadsföringslagen reglerar i princip alla slags kontakter mellan en näringsidkare och en konsument vid marknadsföring och försäljning av

⁶ Se avsnitt 11.3.1.

produkter och tjänster. Detta gäller även näringsidkares beteenden och åtgärder i efterköpsituationer.

Atenförordningen är tillämplig på passagerare, det vill säga både på de personer som reser privat (konsumenter) och de som reser i tjänsten (näringsidkare). Marknadsföringslagen är tillämplig även när näringsidkare efterfrågar produkter. Utredningen anser därför att de marknadsrättsliga regler även kan användas för att komma till rätta med brister i exempelvis den information som lämnas till passagerare som reser i tjänsten.

Marknadsföringslagen är således, enligt utredningens mening, tillämplig och kan användas för att skydda passagerarnas intresse av att få tillräcklig och tydlig information enligt Atenförordningen.

En informationskyldighet som har fastställts i gemenskapslagstiftningen är enligt artikel 7.5 i direktivet om otillbörliga affärsmetoder att anse som väsentlig för konsumenten. För att genomföra direktivet om otillbörliga affärsmetoder ska det anges att informationen enligt artikel 7 i Atenförordningen är att betrakta som *väsentlig* vid tillämpningen av marknadsföringslagen och dess sanktionssystem. Härigenom presumeras, på samma sätt som enligt lagen om lufttransporter, att en brist på information utgör ett väsentligt utelämnande enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen.

Det bör även, på samma sätt som enligt lagen om lufttransporter, uttryckligen anges att bestämmelserna i 29–36 §§ om *marknadsstörningsavgift*, inte ska tillämpas vid en överträdelse av artikel 7 i Atenförordningen. Detta eftersom marknadsstörningsavgift som huvudregel inte är möjligt att använda som sanktion om en näringsidkare bryter mot kraven enligt en särskild lag.

12 Atenkonventionen

Utredningen har fått i uppdrag att ta fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda Atenkonventionen. I detta arbete ska utredningen särskilt beakta att konventionen till stor del redan har införlivats med unionsrätten genom Atenförordningen. Vad utredningen ska analysera är således vilka återverkningar det får för svensk rätt, om de ytterligare regler som finns i Atenkonventionen och som inte omfattas av EU-förordningen också ska bli gällande här i landet. Utredningen utgår då från vad som utgör Atenkonventionen i förordningens mening, nämligen konventionens lydelse enligt det protokoll med ändringar som antogs inom IMO år 2002 (jämför förordningen, skäl 2 och 4).

Om Sverige ansluter sig till Atenkonventionen ska ställning tas till om Sverige ska göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer.

12.1 Atenkonventionen och IMO:s riktlinjer

12.1.1 Konventionens närmare innehåll

Atenkonventionen har till stor del införlivats med unionsrätten genom Atenförordningen. De bestämmelser i Atenkonventionen som inte finns med i Atenförordningen måste införlivas i svensk rätt vid ett svenskt tillträde till konventionen. Här följer en översikt över de bestämmelser som inte intagits i Atenförordningen och som det kan bli aktuellt att införliva i svensk rätt. Utredningen har i följande genomgång av konventionens närmare innehåll utgått från den artikelnumrering som framgår av den konsoliderade texten av 1974 års Atenkonvention och protokollet till konventionen från 2002.

Tillämplighet

Atenkonventionen ska tillämpas på varje internationell befordran där fartyg för en fördragsslutande stats flagga eller är registrerat i en fördragsslutande stat, om befodringsavtalet har träffats i en fördragsslutande stat, och om den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten är belägen i en fördragsslutande stat. (Se artikel 2.1.)

Laga domstol

Käranden kan välja att väcka talan enligt artiklarna 3 och 4 Atenkonventionen vid vissa domstolar som räknas upp i konventionen. Det förutsätter att domstolen ligger i en fördragsslutande stat och, om flera domstolar i staten är behöriga, statens nationella lagstiftning om laga domstol följs. De domstolar som käranden kan väcka talan vid är:

- domstol i den stat där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse,
- domstolen för avgångs- eller bestämmelseorten enligt befodringsavtalet,
- domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt och
- domstol i den stat där befodringsavtalet ingicks, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt.

Käranden kan välja att väcka talan enligt artikel 4a (direkt krav) vid någon av de domstolar där talan kan väckas mot bortfraktaren eller den utförande transportören. Efter att den händelse som orsakade skadan inträffat, kan parterna avtala om att skadeståndstalan ska väckas inom någon annan jurisdiktion eller hänskjutas till skiljedom. (Se artikel 17.)

Erkännande och verkställighet

En dom som har meddelats av en behörig domstol ska, om den är verkställbar i den stat där den meddelades och har vunnit laga kraft, erkännas av andra fördragsslutande stater utom om:

- domen erhållits med svikliga medel,
- svaranden inte fått skäligt rådrom och rimlig möjlighet att föra sin talan.

En dom som erkänts ska vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart statens formella krav för verkställigheten har uppfyllts. De formella kraven får inte medge någon omprövning i sak av målet. En fördragsslutande stat får tillämpa andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar, om tillämpningen av dessa bestämmelser leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning. (Se artikel 17a.)

Andra konventioner om ansvarsbegränsning

Atenkonventionen ska inte inskränka bortfraktarens, den utförande transportörens och deras anställdas eller medhjälparens rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. (Se artikel 19.)

Förbehåll

En fördragsslutande stat kan, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande av eller anslutning till konventionen skriftligen förklara att den inte ska tillämpa konventionen när passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten. Denna förklaring kan när som helst återkallas genom en skriftlig under rättelse till IMO:s generalsekreterare. (Se artikel 22.)

Konventionens slutbestämmelser

Enligt artikel 22a har som slutbestämmelser i konventionen intagits artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll (protokollet) till 1974 års Atenkonvention. Beteckningen fördragsslutande stater avser i det följande fördragsslutande stater i protokollet.

Protokollet är enligt *artikel 17* öppet för undertecknande från den 1 maj 2003 till den 30 april 2004. Därefter är det öppet för anslutning. En stat kan uttrycka sitt samtycke till att bli bundet av protokollet genom:

- undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande,
- undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, godtagande eller godkännande och
- anslutning.

För att kunna uttrycka sitt samtycke till att bli bunden av protokollet måste en stat som är part i följande traktater säga upp dem:

- Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättad i Aten den 13 december 1974,
- Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London den 19 november 1976 och
- Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London 29 mars 1990, med verkan från den dag då protokollet träder i kraft för partens vidkommande i enlighet med artikel 20.

Artikel 18 innehåller bestämmelser som rör stater med mer än ett rättssystem och *artikel 19* rör regionala organisationer för ekonomisk integration (EU).

Protokollet träder enligt *artikel 20* i kraft tolv månader efter det att tio stater antingen undertecknat protokollet utan förbehåll avseende ratifikation, godtagande eller godkännande eller efter det att staterna har deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos generalsekreteraren i IMO (se punkten 1). För stater som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter

sig till detta protokoll efter det att förutsättningarna för ikraftträdande enligt punkten 1 har uppfyllts ska protokollet träda i kraft tre månader efter det att staten har deponerat sitt instrument, dock tidigast när detta protokoll träder i kraft enligt punkt 1 (se punkten 2).

Artikel 21 behandlar frågor rörande uppsägning av protokollet, *artikel 22* översyn och ändringar av protokollet och *artikel 24* deponering av protokollet. I *artikel 25* anges att protokollet är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka samtliga texter är lika giltiga.

12.1.2 IMO:s riktlinjer och förbehåll

Den juridiska kommittén inom IMO antog i oktober 2006 organisationens förbehåll och riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen (IMO:s riktlinjer) för att lösa vissa frågor inom ramen för Atenkonventionen, till exempel beträffande ersättning för terrorismrelaterade skador. Nedan följer en genomgång av IMO:s riktlinjer.

Begränsning av ansvar för skada orsakat av krig, inbördeskrig och terroristhandlingar

I samband med att en stat ansluter sig till Atenkonventionen kan staten förbehålla sig rätten och åta sig att begränsa transportörens ansvar för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer. Exempel på sådana risker är krig, inbördeskrig och terroristhandlingar. Ansvaret kan begränsas till det lägre beloppet av antingen 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse. (Se punkt 1.2 i IMO:s riktlinjer.)

Staten kan vidare förbehålla sig rätten och åta sig att tillämpa IMO:s riktlinjer, punkterna 2.1.1 och 2.2.2, i fråga om sådant skadeståndsansvar. Enligt punkten 2.1.1 får både en krigs- och en icke krigsförsäkring innehålla en undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen (standardklausul nr 370). Enligt punkten 2.2.2 får en krigsförsäkring, om enskilda passagerares fordringar sammanlagt i genomsnitt överskrider 340 mil-

joner beräkningsenheter per fartyg vid en enskild händelse, omfattas av vissa begränsningar. Det får i en sådan situation i krigsförsäkringen anges att transportören ska vara berättigad att åberopa en begränsning av sitt ansvar vid belopp som motsvarar 340 miljoner beräkningsenheter, under förutsättning att:

- detta belopp bör fördelas mellan fordringsägarna i proportion till deras fastställda anspråk,
- utdelningen av beloppet har formen av en eller flera delbetalningar till de fordringsägare som är kända då utdelningen görs, och
- utdelningen av beloppet kan göras av försäkringsgivaren eller av domstol eller annan behörig myndighet till vilken försäkringsgivaren har vänt sig i en fördragsslutande stat där det finns rättsliga förfaranden för fordringar som påstås täckas av försäkringen. (Se punkt 1.3 i IMO:s riktlinjer.)

Den utförande transportörens skadeståndsansvar enligt artikel 4 i konventionen, det ansvar som vilar på transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för befordran enligt artikel 11 i konventionen och begränsningen av summan av skadeståndsbeloppen enligt artikel 12 i konventionen ska begränsas på samma sätt. (Se punkt 1.4 i IMO:s riktlinjer.)

Förbehållet och åtagandet enligt punkten 1.2 ska tillämpas oavsett grunden till skadeståndsansvaret enligt artikel 3.1 (strikt ansvar) eller 3.2 (culpa) och utan hinder av något som talar emot detta i artikel 4 (utförande transportör) eller artikel 7 (ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada) i konventionen. Förbehållet och åtagandet påverkar inte tillämpningen av artiklarna 10 (tilläggsbestämmelser om ansvarsgränser) och 13 (förlust av rätten till ansvarsbegränsning). (Se punkt 1.5 i IMO:s riktlinjer.)

Obligatorisk försäkring och ansvarsbegränsning för försäkringsgivare

En stat kan även förbehålla sig rätten och åta sig att begränsa kravet på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer (exempelvis krig, inbördeskrig och terroristhandlingar) till det lägre beloppet av

antingen 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse. (Se punkt 1.6 i IMO:s riktlinjer.)

Vidare kan staten förbehålla sig rätten och åta sig att begränsa det skadeståndsansvar som försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren har enligt artikel 4a.10 (direktkrav) för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer, till en högsta gräns för det försäkringsbelopp eller annan ekonomisk säkerhet som transportören är skyldig att ha enligt punkt 1.6. (Se punkt 1.7 i IMO:s riktlinjer.)

Ett förbehåll och ett åtagande kan göras också i fråga om IMO:s riktlinjer inklusive tillämpningen av de klausuler som anges i punkt 2.1 och punkt 2.2 i riktlinjerna, när det gäller all obligatorisk försäkring enligt konventionen. Av punkten 2.1 framgår det att en stat vid utfärdandet av försäkringscertifikat bör tillåta att både krigs- och icke krigsförsäkring omfattas av undantagsklausuler om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen och undantagsklausuler om standardiserade försäkringsvillkor vid it-attacker. Dessa klausuler finns i tillägg A till IMO:s riktlinjer. Ett försäkringsåtagande som innehåller invändningar och begränsningar som får göras av en person som ställt obligatorisk ekonomisk säkerhet enligt konventionen ska godtas då staten utfärdar försäkringscertifikat. Även ett förbehåll att försäkringen endast ska gälla ansvar som omfattas av konventionen så som den ändrats genom riktlinjerna, bör godtas, när ett försäkringscertifikat utfärdas. Godtas bör även ett förbehåll om att alla belopp som fastställs enligt konventionen ska syfta till att i enlighet med artikel 4a i konventionen minska transportörens eller försäkringsgivarens utestående ansvar, även om de inte utbetalas eller utkrävs av respektive krigs- eller icke krigsförsäkringsgivare. I punkten 2.2 anges att krigsförsäkringen ska täcka ansvar för förlust som uppstått efter ett dödsfall eller en personskada som har drabbat en passagerare till följd av bland annat krig, inbördeskrig, revolution, uppror, tillfångatagande, gripande, arrestering och handlingar som begås av terrorister. Av punkten 2.2 framgår det vidare att krigsförsäkringen får omfattas av bland annat en automatisk uppsägningsklausul vid krig. (Se punkt 1.8 i IMO:s riktlinjer.)

Ett förbehåll och ett åtagande kan innebära att försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet

enligt punkt 1 i artikel 4a undantas från varje skadeståndsansvar som han inte har iklätt sig. (Se punkt 1.9 i IMO:s riktlinjer.)

Certifiering

En stat kan förbehålla sig rätten och åta sig att utfärda certifikat för försäkring enligt punkt 2 i artikel 4a i konventionen som

- återspeglar ansvarsbegränsningarna och de krav på försäkring som avses i punkterna 1.2, 1.6, 1.7 samt 1.9, och
- innefattar sådana andra begränsningar, krav och undantag som den finner att förhållandena på försäkringsmarknaden vid tiden för utfärdandet nödvändiggör. (Se punkt 1.10 i IMO:s riktlinjer.)
- Vidare kan staten förbehålla sig rätten och åta sig att godta sådana försäkringscertifikat som är utfärdade av andra fördragslutande stater enligt ett liknande förbehåll. (Se punkt 1.11 i IMO:s riktlinjer.)

Slutligen ska alla begränsningar, krav och undantag tydligt återspeglas i det certifikat som utfärdats eller certifierats enligt artikel 4a.2 i konventionen. (Se punkt 1.12 i IMO:s riktlinjer.)

Förhållandet mellan förbehållet och IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen

De rättigheter som förbehållet medför ska utövas med vederbörlig hänsyn till IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, eller av eventuella ändringar av den, i syfte att säkerställa enhetlighet. Om IMO:s juridiska kommitté har godkänt ett förslag till ändring av riktlinjerna, ska ändringarna tillämpas från och med den tidpunkt kommittén har fastställt. Detta ska ske utan att det påverkar bestämmelserna i internationell rätt om en stats rätt att dra tillbaka eller ändra sitt förbehåll.

12.2 Frågan om Sveriges tillträde till Atenkonventionen och det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer

12.2.1 EU-rättsliga aspekter

”Regionala organisationer för ekonomisk integration”, som exempelvis EU, kan bli parter till Atenkonventionen (se artikel 19 Atenprotokollet). Konventionen innehåller bestämmelser om domstols behörighet och erkännande och verkställighet av domar (se artikel 17 och 17a, vilka motsvaras av artiklarna 10 och 11 i Atenprotokollet). Dessa frågor omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet genom rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen)¹. Därmed får medlemsstaterna inte enskilt, utanför unionens ram, åta sig några oförenliga förpliktelser gentemot tredje land. Detta innebär att EU måste bli part till konventionen *innan* någon medlemsstat kan bli det.²

Rådet beslutade i maj 2011 att unionen bör ansluta sig till Atenprotokollet och göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer.³ Det angavs i beslutet att förbehållet inte förändrar den nuvarande uppdelningen av behörighet mellan unionen och medlemsstaterna i fråga om certifiering och statliga myndigheters tillsynsuppgifter. Enligt rådsbeslutet bör unionen deponera sitt instrument för anslutning till Atenprotokollet senast den 31 december 2011 (se artikel 3 i rådsbeslutet). Europaparlamentet gav den 15 november 2011 sitt godkännande till att unionen tillträder Atenprotokollet och rådet beslutade därefter den 12 december 2011 att unionen ska tillträda konventionen. Den 15 december 2011 har unionen deponerat sina instrument för anslutning till protokollet hos IMO.

Av rådsbeslutet i maj 2011 framgår det att medlemsstater som ska ratificera eller ansluta sig till Atenprotokollet bör, om möjligt, göra det samtidigt. Medlemsstater bör därför utbyta information om ratifikations- eller anslutningsförfarandena i syfte att i möjligaste mån förbereda den samtidiga deponeringen av ratificerings- eller anslutningsinstrumenten. Medlemsstater bör när de ratificerar eller ansluter sig till Atenprotokollet göra det förbehåll som ingår i IMO:s

¹ EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

² KOM(2003) 375, s. 2 f.

³ Rådets beslut om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med undantag för artiklarna 10 och 11 och rådets beslut om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med avseende på artiklarna 10 och 11, 8663/11.

riktlinjer. Förbehållet ska göras när medlemsstaterna deponerar sina instrument för ratifikation av eller anslutning till Atenprotokollet. I rådsbeslutet anges att medlemsstaterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att inom rimlig tid och om möjligt före den 31 december 2011 deponera instrumenten för ratifikation av eller anslutning till konventionen (se artikel 4 i rådsbeslutet).

Rådsbeslutet innebär ingen skyldighet för medlemsstaterna att tillträda konventionen. Beslutanderätten i tillträdesfrågan får därmed anses tillkomma varje enskild medlemsstat. För Sveriges del måste ett tillträde till konventionen följa reglerna i 10 kap. regeringsformen. Detta innebär att konventionen måste godkännas av riksdagen innan regeringen kan ingå en internationell överenskommelse, detta eftersom ett svenskt tillträde förutsätter lagändringar (se 10 kap. 1 och 3 §§ regeringsformen).

12.2.2 Övervägande och bedömning i fråga om en svensk anslutning till Atenkonventionen

Utredningens bedömning: Utredningen har tagit fram ett underlag för bedömning av frågan om Sverige bör ansluta sig till Atenkonventionen. Under den förutsättningen att EU:s medlemsstater har möjlighet att tillträda Atenkonventionen, talar underlaget för att Sverige ansluter sig till konventionen.

I arbetet med att ta fram ett underlag för Sveriges anslutning till Atenkonventionen ska utredningen särskilt beakta att konventionen till stor del redan har införlivats med unionsrätten genom Atenförordningen och på den grunden blir gällande här i landet.

Av de bestämmelser som ligger utanför Atenförordningen är det främst artikel 17 i Atenkonventionen om domstols behörighet som vid en anslutning till konventionen kommer att medföra förändringar i svensk rätt. Denna bestämmelse kommer att gälla i stället för den nu gällande Bryssel I-förordningen vid val av domstol. Vid en anslutning kan Sverige välja att låta bestämmelsen om erkännande och verkställighet av domar i Bryssel I-förordningen ha företräde framför artikel 17a i Atenkonventionen. Möjligheten finns eftersom syftet med Bryssel I-förordningen är att säkerställa att domar erkänns och verkställs i åtminstone samma utsträckning som enligt Atenkonventionens bestämmelser (se artikel 17a.3).

Mot bakgrund av att unionen har deponerat sina instrument för anslutning till Atenprotokollet, att konventionen till stor del redan har införlivats med unionsrätten, till vikten av en enhetlig tillämpning inom EU och till att de fåtal artiklar som faller utanför förordningen inte kan anses medföra några negativa förändringar för svensk rätts del, förordrar utredningen att Sverige ska ansluta sig till Atenkonventionen i 2002 års lydelse.

12.2.3 Bör Sverige göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer?

Utredningens bedömning: Sverige bör göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer.

I samband med att en stat ratificerar Atenkonventionen kan staten göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer. Av rådsbeslutet framgår att medlemsstater när de ratificerar eller ansluter sig till Atenprotokollet bör göra detta förbehåll, samt att förbehållet ska göras när medlemsstaterna deponerar sina instrument för ratifikation av eller anslutning till Atenprotokollet.

Om Sverige väljer att göra ett förbehåll blir den mest påtagliga konsekvensen att transportörens ansvar begränsas vid passagerares död eller personskada, om händelsen förorsakats av bland annat krig, inbördeskrig och terroristhandlingar. Ansvaret kan begränsas till det lägre beloppet av antingen 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse. Ett förbehåll medför även att kravet på försäkring (se artikel 4a i Atenförordningen) justeras i enlighet med transportörens ansvar. Vid ett förbehåll ska staten (Finansinspektionen) utfärda certifikat för försäkring som återspeglar transportörens ansvarsbegränsningar och de begränsningar, krav och undantag som kan göras i försäkringen.

IMO:s riktlinjer antogs för att lösa framför allt frågan om ersättning för terrorismrelaterade skador inom ramen för Atenkonventionen. Ett skäl som talar för att Sverige bör göra ett förbehåll enligt IMO:s riktlinjer är att de medlemsstater som ansluter sig till Atenkonventionen (2002 års protokoll) bör göra ett sådant förbehåll enligt rådets beslut. Ett förbehåll påverkar både transportörens ansvar och det belopp försäkringen ska täcka vid skador orsakade av krig,

inbördeskrig och terroristhandlingar. En sådan nedsättning torde innebära att transportörernas kostnader för krigsförsäkring minskar. Också försäkringsgivare och säkerhetsutställare har nytta av ett förbehåll då de annars kan ha svårt att hantera de aktuella situationerna. Ett annat skäl som talar för att ett förbehåll bör göras är således även de minskade kostnaderna för försäkringspremien och försäkringsgivarnas möjlighet att hantera utbetalningar vid dessa skador. Ett förbehåll kan trots att det innebär att passagerarens ersättningsrätt minskar, enligt utredningens mening, motiveras med hänsyn till att transportören vid terrorismrelaterade skador har små möjligheter att förebygga och påverka den uppkomna situationen. Utredningen finner med hänsyn till dessa omständigheter att Sverige bör göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer. Det ter sig naturligt att behandla saken i samband med frågan om Sveriges anslutning till konventionen.

12.3 Metoden för Atenkonventionens införlivande i svensk rätt

Utredningens bedömning: De bestämmelser i Atenkonventionen som inte införlivats i unionsrätten bör föras in i svensk rätt genom transformering.

I Sverige krävs det att en internationell överenskommelse införlivas med den nationella rätten för att äga internrättslig giltighet.⁴ Den folkrättsliga bundenheten anses alltså inte omedelbart ge upphov till en sådan giltighet. I Sverige har, enkelt uttryckt, två olika metoder använts för att införliva en internationell överenskommelse med den nationella rättsordningen. Det ena, *transformation*, innebär att konventionen formuleras och antas som svensk lagtext, i den utsträckning som existerande inhemska bestämmelser inte redan svarar mot konventionens krav. Om gällande rätt anses stå i full överensstämmelse med konventionen, är det tillräckligt att konstatera att så är fallet – så kallad normharmoni. Vid transformeringen anpassas även konventionsbestämmelserna till den systematik och språkbruk som vanligen normalt används vid inhemsk lagstiftning. En annan form av transformering är att en konventionstext, som är avfattad enbart på främmande språk, i en mer eller mindre ordagrann över-

⁴ Detta brukar kallas att en stat är dualistisk. I monistiska stater utgör ett internationellt fördrag omedelbart en del av den interna rätten i och med att fördraget ratificeras.

sättning till svenska tas in i den svenska författningen. I detta fall är det den svenska versionen som blir gällande svensk lag.

Den andra metoden, *inkorporering*, innebär att det i lag eller annan författning föreskrivs att konventionen ska gälla direkt som svensk lag. I inkorporeringslagen kan då anges vilka eventuella val som görs om det finns alternativa lösningar. När inkorporeringsmetoden används blir den autentiska konventionstexten – på ett eller flera språk – gällande författningstext i svensk rätt. Beträffande konventioner som saknar svensk autentisk text brukar som ett hjälpmedel en översättning till svenska publiceras vid sidan av de autentiska texterna.

Det vanligaste torde numera vara att konventioner transformeras till svensk lag. Oljeskadekonventionerna från år 1969 och 1992 transformerades till svensk rätt (se 10 kap. sjölagen). Den främsta fördelen med en sådan ordning är att bestämmelserna i en överenskommelse kan överföras till normalt svenskt författningsspråk, vilket kan göra det lättare för enskilda och myndigheter att tillämpa bestämmelserna. Å andra sidan finns det en risk för att författningstexten inte troget återger överenskommelsens innebörd. Många formuleringar i internationella överenskommelser är resultatet av kompromisser mellan olika ståndpunkter, vilka inte så lätt låter sig tolkas. En internationell överenskommelse som transformeras blir föremål för tolkning i ett extra led i och med att överföringen av konventionen till svenskt författningsspråk oundvikligen innefattar en tolkning av konventionen. När en domstol eller en myndighet i sin tur tolkar författningen finns det en viss risk för att tillämpningen avviker från vad de fördragsslutande parterna har avsett, liksom att domstolar och myndigheter i de olika konventionsstaterna tolkar konventionen på olika sätt. Oftast eftersträvas dock en konventionskonform tolkning av en författning med bakgrund i en internationell överenskommelse.

Inkorporering var tidigare en vanligare metod att införliva en konvention än transformering. Inom transporträtten är det fortfarande relativt vanligt med inkorporering, se till exempel lag (2010:510) om lufttransporter. Denna metod har även valts för att införliva fondkonventionerna från år 1971 och 1992 samt 2003 års fondprotokoll med den svenska rättsordningen, se lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik införlivades de delar av COTIF 1980 som innehåller bestämmelser som riktar sig till myndigheter och enskilda, med vissa undantag, genom inkorporering i

svensk rätt. Fördelarna med inkorporering är i princip spegelbilden av transformeringens nackdelar. Genom inkorporering framgår det exempelvis tydligare att regleringen baseras på en internationell konvention och man kan förutse att större hänsyn kommer att tas till praxis i andra fördragsslutande stater. Tolkningen på det nationella planet kan också förväntas bli mer trogen överenskommelsens ursprungstext i och med att man får samma lydelse på konventionsbestämmelserna, vilket minskar risken för divergerande tolkningar och betydelseförskjutningar vid en översättning. Till detta kommer att internationella överenskommelser ofta är avfattade på ett sätt som inte överensstämmer med gängse svensk författningstradition och den svenska översättningen är inte gällande som konventions-text. Detta är något som kan göra dem mindre lättillgängliga för de enskilda tillämparna.

Valet av metod får göras i varje enskilt fall efter vad som är mest lämpligt. När det gäller Atenkonventionen rör det sig om ett mindre antal bestämmelser som inte blivit gällande i Sverige genom Atenförordningen, som alltså inte innefattar konventionens samtliga regler. I dag finns de bestämmelser som reglerar de aktuella frågorna i sjölagen. Det blir därmed mer lättöverskådligt att föra in/ändra på de befintliga systematiserade bestämmelserna i sjölagen. Ett ytterligare skäl för att välja att transformera bestämmelserna till svensk rätt är att de i stor utsträckning vänder sig till konsumenter. Utredningen finner på grund av detta att berörda bestämmelser i Atenförordningen ska införlivas i svensk rätt genom transformering.

12.4 Författningsändringar i anledning av Sveriges anslutning till Atenkonventionen

12.4.1 Artikel 2.1

Utredningens bedömning: Bestämmelsen i 5 § förslaget till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 och 15 kap. sjölagen (1994:1009) bör även tillämpas i förhållande till en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Ett tillägg bör således göras till 5 § med denna innebörd.

Konventionens tillämpningsområde bestäms av artikel 2. Bestämmelsen överensstämmer med artikel 2 i Atenförordningen med den skillnaden att konventionen endast gäller internationell befordran och fördragsslutande stater. Bestämmelsen innebär, enligt utredningens mening, att reglerna i Atenkonventionen ska tillämpas i förhållande till fördragsslutande stater.

I förslaget till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 och 15 kap. sjölagen (1994:1009) regleras olika frågor som rör certifieringen. I 5 § finns bestämmelser om att en ansökan om certifikat för ett fartyg som inte är registrerat i ett land som är medlem i Europeiska unionen ska ges in senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn. Denna bestämmelse bör efter en svensk anslutning till Atenkonventionen även tillämpas i förhållande till en fördragsslutande stat till konventionen. Utredningen bedömer därför att ett tillägg bör göras till 5 § med innebörden att bestämmelsen ska tillämpas i förhållande till en sådan stat.

12.4.2 Artikel 17 om domstols behörighet

Utredningens förslag: Det ska i 21 kap. sjölagen föras in en bestämmelse som reglerar domstols behörighet vid talan om ansvarighet för personskada eller skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas i förhållande till en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Bestämmelsen ska utformas i enlighet med artikel 17 i konventionen och ska endast vara tillämplig om saken har en inomkontraktuell natur.

Atenkonvention innehåller en jurisdiktionsbestämmelse i artikel 17. I dag regleras frågor om domstols behörighet vid talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av passagerare eller resgods av 21 kap. 4 § sjölagen. Även skada på grund av förseningar regleras av bestämmelsen i sjölagen. Det framgår bland annat av 21 kap. 4 § femte stycket att bestämmelsen gäller om inte annat följer av lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden eller av de gemenskapsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § 1–3 eller 5 den lagen. Med dessa ”gemen-

skapsrättsakter och internationella instrument” avses i nuläget Bryssel I-förordningen⁵, Bryssel- och Luganokonventionerna samt avtalet mellan den Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område⁶. Enligt lagen (1998:358) om Brysselkonventionen gäller konventionen som svensk lag. Bryssel I-förordningen och Brysselkonventionen är tillämpliga om saken har internationell anknytning till en medlemsstat i EU. I förhållande till Island, Norge och Schweiz gäller i stället 2007 års Luganokonvention. Konventionen är i allt väsentligt likalydande med Bryssel I-förordningen och gäller som svensk lag. Avtalet mellan EU och Danmark innebär väsentligen att bestämmelserna i Bryssel I-förordningen jämte tillämpningsföreskrifter på folkrättslig grundval ska gälla i förbindelserna mellan unionen och Danmark. Om det internationella momentet rör ett land utanför unionen, eller ett land som inte omfattas av Bryssel- och Luganokonventionerna avgörs vilken domstol som är behörig av svensk internationell privat- och processrätt.

Vid förhandlingarna om Atenprotokollet mellan IMO och EU försökte kommissionen genomdriva att Bryssel I-förordningen skulle gälla före artikel 17 i konventionen. Förhandlingarna mynnade dock ut i att Bryssel I-förordningen skulle ha företräde fram tills en medlemsstats anslutning till konventionen men att Atenkonventionens jurisdiktionsbestämmelser ska ha företräde efter en anslutning (se KOM (2005) 592, s. 5 f.).

Utredningens överväganden och förslag

Fråga är vilka situationer artikel 17 i konventionen är avsedd att reglera. Det förhållande att Atenkonventionen och Bryssel I-förordningen, i vars stället artikel 17 ska träda, endast avser en sak med internationell anknytning innebär, enligt utredningens bedömning, att artikel 17 endast är tillämplig då saken har internationell anknytning. Bestämmelsen i 21 kap 4 § sjölagen ska således även fortsättningsvis reglera domstols behörighet när saken endast har nationell anknytning.

⁵ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, EGT 2001 L 12/1.

⁶ Avtal, dagtecknat den 19 oktober 2005, mellan Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, EUT 2005 L 299/62. Avtalet trädde i kraft den 1 juli 2007, se EUT 2007 L 94/70.

Mot bakgrund av vad förhandlingarna om Atenprotokollet mynnade ut i gäller artikel 17, enligt utredningens bedömning, endast i förhållande till fördragsslutande stater. Till följd av att artikel 17 endast ska reglera domsrätten om saken har internationell anknytning till en fördragsslutande stat ska Bryssel I-förordningen även fortsättningsvis reglera domsrätten då saken har anknytning till en medlemsstat i EU som inte har anslutit sig till Atenkonventionen. Vid en svensk anslutning till Atenkonventionen ska det därför föras in en jurisdiktionsbestämmelse som reglerar domstols behörighet vid talan om ansvarighet för personskada eller skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas i förhållande till en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Bestämmelsen ska utformas i enlighet med artikel 17 i konventionen och ska endast vara tillämplig om saken har en inomkontraktuell natur.

Av 21 kap. 4 § femte stycket sjölagen framgår att paragrafen är subsidiär i förhållande till lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden, Bryssel I-förordningen, Bryssel- och Luganokonventionerna samt avtalet mellan den Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. Mot bakgrund av att den bestämmelse som förs in för att genomföra artikel 17 ska reglera jurisdiktionen i förhållande till fördragsslutande stater till konventionen ska det i femte stycket erinras om detta förhållande.

12.4.3 Artikel 17a om erkännande och verkställighet av utländska domar

Utredningens förslag: Det ska föras in en bestämmelse om erkännande och verkställighet av utländska domar. Bestämmelsen ska utformas i enlighet med artikel 17a och ska gälla i förhållande till fördragsslutande stater till Atenkonventionen som inte är medlemmar i EU. Det ska i förtydligande syfte anges att Bryssel I-förordningen gäller i förhållande till EU:s medlemsstater och att avtalet mellan Danmark och unionen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område gäller i förhållande till Danmark.

I Atenkonventionen, artikel 17a, finns det en bestämmelse som reglerar frågan om erkännande och verkställighet av utländska domar. Det finns likartade bestämmelser där en dom som meddelats i en annan stat kan verkställas i Sverige på samma sätt som en svensk dom. Exempel på sådana bestämmelser finns bland annat i Bryssel I-förordningen och Bryssel- och Luganokonventionerna samt avtalet mellan den Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. Bryssel I-förordningen och Brysselkonventionen är tillämpliga på domar som har meddelats i någon av EU:s medlemsstater. Om det rättsliga förfarandet har inletts i ursprungslandet efter den 1 mars 2003 ska Bryssel I-förordningen tillämpas i stället för Brysselkonventionen. Luganokonventionen är tillämplig på domar som har meddelats i någon av EFTA:s medlemsstater. Svea hovrätt är ensam domstol för mål som rör erkännande och verkställighet av utländska domar.

Under förhandlingarna mellan EU och IMO om 2002 års protokolltext till Atenkonventionen säkrade EU rätten att fortsätta tillämpa Bryssel I-förordningen EU-länderna emellan.⁷ Detta kunde ske eftersom det i punkten 3 i artikel 17a angavs att en fördragslutande stat får tillämpa andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar, om tillämpningen av dessa bestämmelser leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning.

Utredningens överväganden och förslag

Artikel 17a ska vid Sveriges anslutning till Atenkonventionen införlivas med svensk rätt. Enligt punkten 3 får Sverige tillämpa andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar, om tillämpningen av dessa bestämmelser leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning. I dag tillämpas Bryssel I-förordningen i förhållande till andra medlemsstater i EU och i förhållande till Danmark tillämpas avtalet mellan den Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. Mot bakgrund av förhandlingarna om 2002 års protokoll till konventionen och till vikten av en enhetlig tillämpning av bestämmelsen om erkännande och verkställighet av domar inom unionen finner utredningen

⁷ KOM (2005)592, s. 5 f.

att Sverige bör använda sig av möjligheten i artikel 17a.3 och tillämpa Bryssel I-förordningen i förhållande till EU:s medlemsstater och i förhållande till Danmark bör avtalet mellan unionen och Danmark tillämpas.

Bestämmelsen om erkännande och verkställighet av domar ska utformas i enlighet med artikel 17a punkterna 1 och 2 i konventionen. Det ska i bestämmelsen anges att den gäller i förhållande till fördragsslutande stater till Atenkonventionen som inte är medlemmar i EU. Det ska även i bestämmelsen, av tydlighetsskäl, anges att i förhållande till EU:s medlemsstater ska Bryssel I-förordningen gälla och i förhållande till Danmark ska nämnda avtal gälla.

12.4.4 Övriga artiklar

Utredningens bedömning: Övriga artiklar i Atenkonventionen bör inte föranleda några författningsändringar.

Artikel 19

I artikel 19 anges att Atenkonvention inte ska inskränka bortfraktarens, den utförande transportörens och deras anställdas eller medhjälparens rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

Med internationella konventioner om ansvarsbegränsning torde avses begränsningskonventionen. Denna bestämmelse motsvaras i Atenförordningen av artikel 5 (se överväganden och förslag i kap. 6) och föranleder, enligt utredningens bedömning, ingen ändring i författning.

Artikel 22

En fördragsslutande stat kan enligt artikel 22, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande av eller anslutning till konventionen skriftligen förklara att den inte ska tillämpa konventionen när passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten.

Ett sådant förbehåll torde endast kunna göras i förhållande till andra fördragsslutande stater till konventionen, som inte är medlemmar i EU. Det föreligger, enligt utredningens mening, inte något behov av att ha särskilda bestämmelser om både transportören och passageraren är svenska rättssubjekt. Utredningen bedömer därför inte att det i detta avseende behöver göras något förbehåll mot konventionen, och någon författningsändring behövs därför inte.

Konventionens slutbestämmelser

Enligt *artikel 17* är protokollet öppet för undertecknande från den 1 maj 2003 till den 30 april 2004 och därefter för anslutning. Detta innebär att Sverige ska tillträda genom anslutning. Anslutning sker genom deponering av ett formellt instrument för detta ändamål hos generalsekreteraren i IMO. För att kunna uttrycka sitt samtycke till att bli bunden av protokollet måste en stat som är part i 1974 års Atenkonvention, 1976 års protokoll till Atenkonventionen eller 1990 års protokoll till Atenkonventionen säga upp dessa. Sverige är varken bunden av konventionen eller protokollen och kan därför ansluta sig direkt till 2002 års protokoll till Atenkonventionen.

Artikel 18 innehåller bestämmelser som rör stater med mer än ett rättssystem, *artikel 19* rör regionala organisationer för ekonomisk integration (EU), *artikel 20* innehåller bestämmelser om ikraftträdande av protokollet, *artikel 21* behandlar frågor rörande uppsägning av protokollet, *artikel 22* översyn och ändringar av protokollet, *artikel 24* deponering av protokollet och i *artikel 25* anges att protokollet är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken. Utredningen gör avseende dessa bestämmelser bedömningen att de inte påverkar Sveriges eventuella tillträde till konventionen och att de inte föranleder någon författningsändring.

12.4.5 Övriga följder av ett svenskt tillträde

Finansinspektionen kan, fram till dess Sverige anslutit sig till Atenkonventionen, endast utfärda certifikat enligt Atenförordningen, även om kraven på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt förordningen och konventionen är identiska. För svenska fartyg som ska anlöpa en hamn utanför EU, belägen i en fördragsslutande

stat till Atenkonventionen innebär detta förhållande att transportören, för att undvika problem, bör se till att fartyget även har ett certifikat som visar att de uppfyller kraven på försäkring enligt Atenkonventionen.

Även efter att Sverige har anslutit sig till Atenkonventionen bör det, enligt utredningens mening, som utgångspunkt endast utfärdas ett certifikat till svenska fartyg och godtas ett certifikat avseende utländska fartyg. Skälet härtill är att kraven på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt både Atenförordningen och Atenkonventionen är identiska samt att det vore en administrativ belastning och kostnad att utfärda och godkänna två olika certifikat. Trots det sagda kan det uppkomma ett behov av att i vissa fall agera på ett annat sätt.

Utfärdande av certifikat

Ett svenskt fartyg som anlöper en hamn i en fördragsslutande stat, som inte är medlemsstat inom EU, måste ha ett certifikat där det framgår att fartyget uppfyller kraven enligt Atenkonventionen medan ett svenskt fartyg som anlöper en EU-hamn i en stat som inte har anslutit sig till Atenkonventionen, måste ha ett certifikat som visar att fartyget uppfyller kraven enligt Atenförordningen. Det är således viktigt att det av certifikat som Finansinspektionen utfärdar för svenska fartyg framgår att fartyget uppfyller skyldigheterna både enligt Atenförordningen och Atenkonventionen. Även när det gäller utländska fartyg som inte är registrerad i en fördragsslutande stat ska ett certifikat utfärdas som visar att fartyget uppfyller kraven enligt både konventionen och förordningen.

Godtagandet av certifikat utfärdade i andra länder

Tillsynsmyndigheten, Transportstyrelsen, bör acceptera ett certifikat utfärdat av en medlemsstat i EU för ett skepp som lyder under statens flagg, oavsett om staten är fördragsslutande stat till Atenkonventionen eller inte. Ett certifikat som utfärdats av ett fartygs flaggstat, som är fördragsslutande stat till Atenkonventionen bör även accepteras.

13 Förslagens konsekvenser

13.1 Inledning

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

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

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

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

Utredningen vill framhålla att uppdraget i stor utsträckning har inneburit att lämna förslag på hur olika frågor som uppkommer i anledning av Atenförordningen¹ ska hanteras. De förslag som vi har lämnat är, med några undantag, nödvändiga för att komplettera förordningens bestämmelser.

De förslag som går längre än vad Atenförordningen kräver är för det första förslaget om att fartyg av så kallad klass C-, D- och E-typ ska omfattas av förordningen samt att fartyg som får transportera upp till tolv passagerare, förutom kravet på försäkring i artikel 4a Atenkonventionen², ska omfattas av förordningens bestämmelser.

För det andra går förslaget att höja begränsningsbeloppet för fartygets passagerare längre än vad Atenförordningen kräver.

Slutligen har utredningen föreslagit att sökanden – transportören – ska stå certifieringskostnaden.

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

13.2 Effekter för passagerarna

Utredningens bedömning: Utredningens förslag kommer att leda till att passagerarens ställning stärks vid en olycka till sjöss.

Utredningen har föreslagit att bestämmelserna i Atenförordningen ska tillämpas på all inrikes transport till sjöss, det vill säga inte enbart på passagerarfartyg av så kallad klass A- och B-typ utan också på fartyg av klass C-, D- och E-typ. Dessutom har föreslagits att Atenförordningens bestämmelser, med undantag för förordningens krav på försäkring (se artikel 4 a i Atenkonventionen), i svensk rätt ska tillämpas på fartyg som får transportera upp till tolv passagerare.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46).

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

Passagerare har i dag enligt 15 kap. sjölagen (1994:1009) rätt till skadestånd om personskada har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren. Enligt Atenförordningen har transportören ett strikt skadeståndsansvar. Förslaget att tillämpa Atenförordningen på all (yrkesmässig) inrikes transport till sjöss innebär att transportörens ansvar i fråga om dödsfall och skador på passagerare vid sjöolyckor kommer att skärpas även vid transport med fartyg av klass C-, D- och E-typ och på fartyg som får transportera upp till tolv passagerare. Skyddet för dessa passagerare kommer även att öka då utredningen föreslår en höjning av begränsningsbeloppet för personskador på fartygets egna passagerare från 175 000 SDR till 400 000 SDR per passagerare och händelse. Passagerarnas skydd på fartyg av klass C-, D- och E-typ kommer också att öka genom att transportörerna är skyldiga att försäkra sitt ansvar och passagerarna kan vända sig direkt mot försäkringsgivaren med sina ersättningskrav. Även reglerna i Atenförordningen rörande förskottsutbetalning, information och ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning utgör en förbättring av skyddet jämfört med nuvarande regler.

Eftersom skärgårdstrafiken i fartområdena D och E årligen transporterar mellan 35 och 40 miljoner passagerare, kommer ett stort antal personer att omfattas av det förstärkta skyddet. Krav på certifikat och tillsyn ställs inte på fartyg som får transportera upp till tolv passagerare (sådana fartyg som är över 20 brutto omfattas dock av regelbunden tillsyn). Det finns därför inga uppgifter att tillgå om hur många dessa fartyg är och det antal passagerare som årligen reser med sådana fartyg. Efter var utredningen har erfarit kan det dock med en mycket ungefärlig uppskattning antas röra sig om 1 000–1 500 fartyg som bedriver passagerartrafik.

13.3 Effekter för sjöfartsnäringen

Utredningens bedömning: Förslaget om att fartyg av klass C-, D- och E-typ och fartyg som får transportera högst tolv passagerare ska omfattas av Atenförordningen bestämmelser innebär till viss del ökade kostnader för transportörerna.

Utredningen har föreslagit att fartyg av klass C-, D- och E-typ och fartyg som får transportera upp till tolv passagerare ska omfattas av Atenförordningens bestämmelser. Det krav på försäkring som förordningen innefattar ska emellertid inte ställas på transportörer för fartyg som får transportera upp till tolv passagerare. Det ökade ansvar som läggs på transportörerna i fråga om strikt skadeståndsansvar, höjning av begränsningsbeloppen storlek, ansvar vid skador orsakade av krig och terrorism, obligatorisk försäkring, förskottsutbetalning, information och ersättning för rörelsehjälpmedel innebär, främst i fråga om försäkringsplikten, till viss del ökade kostnader för transportörerna.

Uppskattningsvis har 92 procent av världstonnaget en P&I-försäkring i en P&I-klubb. Klubbarna är inte vinstdrivande, utan medlemmarna kan sägas vara på en och samma gång försäkringstagare och försäkringsgivare. Resterande del av tonnaget försäkras sitt ansvar genom en företagsförsäkring, självförsäkring eller genom en finansiell säkerhet. Av Transportstyrelsens register över passagerarfartyg som styrelsen har tillsyn över framgår att det finns uppskattningsvis 580 fartyg av klass C-, D- och E-typ. De allra flesta transportörer har i dag en ansvarsförsäkring. Fartyg av klass C-, D- och E-typ kommer till följd av förslaget att vara skyldiga att ha en försäkring. Kravet på obligatorisk försäkring kommer att innebära kostnadsökningar för de transportörer som i dag inte har försäkrat sitt ansvar. Kommissionen har uppskattningsvis beräknat att fem procent av alla fartyg är oförsäkrade.³ Kostnaden för en försäkring är beroende av en mängd faktorer, såsom rederiets säkerhetsorganisation, fartygets standard, m.m. Mot bakgrund av ett en individuell bedömning görs av de fartyg som ska försäkras kan de ekonomiska effekterna för de transportörer som inte har en försäkring inte beskrivas mer generellt.

Även de transportörer som i dag är försäkrade kommer att få ökade kostnader mot bakgrund av de ökade kraven enligt Atenförordningen. Utredningen har varit i kontakt med försäkringsbranschen för att få information om storleken på de förväntade kostnadsökningarna. De besked som lämnats är att kostnaderna kan förväntas öka, men utredningen har inte kunnat erhålla några närmare uppskattningar om kostnadernas storlek.

³ KOM (2005) 593, s. 4.

Ett krav på obligatorisk försäkring kan bidra till att mindre sjövärdiga fartyg kan bli ovanligare genom att försäkringsgivarna kan antas vara obenägna att försäkra sådana fartyg.

Utredningen har föreslagit att transportörerna ska bekosta det försäkringscertifikat som krävs enligt Atenförordningen. Finansinspektionen ska, på samma sätt som vid certifieringen enligt 10 kap. sjölagen, utfärda certifikat. Enligt förslaget ska en avgift för certifikatet tas ut enligt förordningen (2001:911) om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen. Avgiften bestäms utifrån en uppskattad tid för handläggning av ärendet. Intäkten från tillståndsavgifterna tillfaller Finansinspektionens och ska täcka inspektionens kostnader för prövning av tillstånd och anmälningar. Ärenden om utfärdande av certifikat enligt 10 kap. sjölagen kostar för närvarande 2 300 kr. Ett sådant ärende är, enligt utredningens bedömning, i stort jämförbar med certifiering enligt Atenförordningen.

Kravet på certifikat enligt Atenförordningen kan till viss del komma att innebära negativa konsekvenser för transportörerna på fartyg av klass C-, D- och E-typ i administrativt och i viss mån ekonomiskt avseende genom att transportörerna är tvungna att ansöka om nytt certifikat vartannat år.

Särskilda konsekvenser för de mindre transportörerna

De ökande kostnaderna för försäkring och certifikat kommer att jämförelsevis innebära en större belastning för de mindre transportörerna än för de större och medelstora transportörerna. De ökade kostnaderna inverkar i högre grad på en liten rörelse med små ekonomiska marginaler. Det torde även kunna bli svårare för dem att hitta en ur deras synvinkel rimlig försäkringslösning (utöver vad som kan rymmas inom en företagsförsäkring) än det kan antas bli för de större transportörerna.

13.4 Konsekvenser för det allmänna

13.4.1 Transportstyrelsen

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

De nya skyldigheterna för Transportstyrelsen att vid en inspektion undersöka om passagerarfartyg har en försäkring eller någon annan säkerhet samt att besluta om nyttjandeförbud och förbud att anlöpa hamn, kommer att innebära viss kostnadsökning.

Transportstyrelsen utför redan i dag inspektioner. Kontroll av ytterligare ett certifikat vid en inspektion kommer, enligt utredningens mening, endast innebära marginellt ökade kostnader.

Påträffas ett fartyg utan en försäkring eller ett certifikat kan Transportstyrelsen enligt utredningen förslag meddela ett nyttjandeförbud för fartyget. Om fartyget inte för svensk flagg får Transportstyrelsen även meddela beslut om att fartyget inte får anlöpa hamn. Utredningen kan konstatera att de tillkommande arbetsuppgifterna kan medföra vissa merkostnader för Transportstyrelsen. Dessa nya uppgifter är emellertid inte mer omfattade än att de, enligt utredningens bedömning, borde rymmas inom myndighetens befintliga budgetramar.

Vid en sammantagen bedömning av de förväntade kostnadsökningar som Transportstyrelsen kommer att få vidkännas genom utredningens förslag framstår kostnaderna, enligt utredningens mening, inte som större än att de bör kunna klaras inom ramen för de nuvarande anslagen.

Förslagen och de kostnader de medför är, förutom avseende fartyg av klass C-, D- och E-typ, en konsekvens av att Atenförordningen börjar tillämpas.

13.4.2 Finansinspektionen

Utredningens bedömning: Finansinspektionen behöver i någon utsträckning nyanställa personal för arbetet med certifieringen.

Utredningen har föreslagit att Finansinspektionen ska kontrollera att passagerarfartyg har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt Atenförordningen och Atenkonventionen och därefter utfärda ett försäkringscertifikat för fartyget.

Vid Finansinspektionen finns kunskap om och erfarenhet av certifieringsfrågor, eftersom inspektionen redan har uppgiften att kontrollera försäkring och utfärda certifikat bland annat enligt 10 kap. sjölagen. Inspektionen har utarbetat rutiner för hanteringen av certifikaten, allt från betalning av ansökningsavgifter, handläggnings-tider och storlek på avgifter samt att föreslå ändringar av avgiften. Utredningen har föreslagit att certifikatet ska ha en yttersta giltighetstid om två år. Enligt uppgifter från Transportstyrelsens register över passagerarfartyg som styrelsen har tillsyn över framgår att det finns uppskattningsvis runt 620 passagerarfartyg (internationella transporter och transporter i fartområde A–E). Detta innebär att Finansinspektionen vartannat år kommer att kontrollera försäkringar och utfärda certifikat åt ungefär så många svenska passagerarfartyg. Därtill kommer det okända antal utländska fartyg som enligt Atenförordningen och Atenkonventionen kan komma att ansöka om certifikat hos inspektionen. De tillkommande arbetsuppgifterna torde, enligt utredningens bedömning, inte komma att kunna hanteras av befintlig personal utan en nyanställning kommer att vara nödvändig för att hantera de tillkommande uppgifterna.

Certifieringsuppgiften innebär inte några ökade kostnader för Finansinspektionen eftersom det har föreslagits att sökande transportör ska bekosta certifikatet.

13.4.3 Konsumentverket

Utredningens bedömning: Förslaget innebär i någon mån ökade kostnader för Konsumentverket. Kostnaderna kommer emellertid att öka bara marginellt och de bör kunna finansieras inom ramen för de nuvarande anslagen.

Utredningen har föreslagit att Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörerna fullgör skyldigheten att lämna information enligt artikel 7 Atenförordningen samt att marknadsföringslagens (2008:486) sanktionssystem ska tillämpas vid en överträdelse av artikel 7 i Atenförordningen. Förslaget är avseende fartyg som befordrar passagerare internationellt och för fartyg av klass A- och B-typ en direkt följd av förordningen. När det gäller fartyg av klass C-, D- och E-typ och fartyg som får transportera upp till tolv passagerare omfattas dessa fartygs passagerare av rätten till information som en följd av utredningens förslag.

Konsumentverket har bland annat likande uppgifter enligt lagen (2010:510) om lufttransporter (se 13 §) och har erfarenhet och kompetens att utföra de föreslagna uppgifterna. De tillkommande arbetsuppgifterna medför utvidgade arbetsuppgifter för Konsumentverket och kommer således att innebära merkostnader för verket. De nya uppgifterna är emellertid inte mer omfattande än att de, enligt utredningens bedömning, bör kunna rymmas inom verkets befintliga budget.

13.4.4 Rättsväsendet

<p>Utredningens bedömning: Utredningens förslag får inte några konsekvenser för rättsväsendet som måste finansieras i särskild ordning.</p>
--

Den föreslagna straffbestämmelsen i 20 kap. 17 § sjölagen innebär att transportör och befälhavare åläggs ett straffansvar om de inte håller fartyget försäkrat respektive om certifikat inte medförs ombord. Utredningen har även i 15 kap. sjölagen föreslagit att marknadsföringslagen (2008:486) ska tillämpas om transportörer inte uppfyller skyldigheten att lämna information enligt artikel 7 i Atenförordningen. De föreslagna bestämmelserna i sjölagen förväntas inte medföra några beaktansvärda kostnadsökningar för rättsväsendet.

För att transportören eller befälhavaren enligt den föreslagna bestämmelsen i 20 kap. 17 § sjölagen ska kunna dömas till ansvar krävs att åklagaren lägger fram utredning avseende försäkringsplikten och certifikatet. Den föreslagna straffansvarsbestämmelsen får i första hand antas ha en preventiv effekt och kommer enligt vår bedömning inte att behöva aktualiseras i något större antal fall.

Åklagarmyndighetens kostnader för att ta fram utredningen behöver därför inte finansieras i särskild ordning. Domstolarna kan inte antas få märkbart fler mål med anledning av bestämmelsen.

Bestämmelsen i 15 kap. sjölagen kan komma att innebära en något ökad måltillströmning till domstolarna. Enligt utredningens bedömning torde denna ökning inte bli så stor att de tillkommande arbetsuppgifterna kräver särskild finansiering.

Med hänsyn till vad som nu har sagts bedömer utredningen att förslagen kommer att innebära endast en begränsad ökning av arbetsbördan för polis, kustbevakning, åklagare och domstolar. Genomförandet av de föreslagna lagändringarna bör således kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag.

13.5 Övriga konsekvenser

<p>Utredningens bedömning: Våra förslag kommer inte att medföra några konsekvenser på de övriga förhållanden som anges i 14 och 15 §§ kommittéförordningen.</p>
--

Utredningen bedömer att förslagen i övrigt inte får några sådana konsekvenser som anges i 14 och 15 §§ kommittéförordningen.

14 Ikraftträdande

Utredningens förslag: De nya bestämmelser som knyter an till Atenförordningen, författningsförslag 1.1–1.4, ska träda i kraft den 31 december 2012 och de bestämmelser som knyter an till Atenkonventionen, författningsförslag 2.1–2.2, ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utredningens bedömning: Några övergångsbestämmelser behövs inte.

Atenförordningen ska börja tillämpas från och med den dag då Atenkonventionen träder i kraft för unionen och i vilket fall som helst senast från den 31 december 2012. Unionen har den 15 december 2011 deponerat sina instrument för anslutning till konventionen hos IMO. Det är ovisst vid vilken tidpunkt konventionen kommer att träda i kraft.

Med hänsyn till detta och till den tid som kan beräknas att gå åt för remissförfarandet, beredningen inom Regeringskansliet samt riksdagsbehandlingen och återstående författnings- och föreskriftsarbete, bör de nya bestämmelser som är kopplade till Atenförordningen kunna träda i kraft den 31 december 2012. Det bör ge tillräcklig tid också för att bygga upp förfarandet kring certifieringen och göra det möjligt att utfärda certifikat som kan finnas tillgängliga vid årsskiftet 2012/13.

Ikraftträdande datum för författningsförslagen i anledning av Atenkonventionen är beroende av tidpunkten för Sveriges anslutning till konventionen och när konventionen träder i kraft. Dessa författningsförslag bör därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Enligt utredningens bedömning behövs det inte några övergångsbestämmelser. Det betyder att de nya reglerna blir tillämpliga på skadefall som inträffar efter ikraftträdandet och att försäkrings-

plikten börjar gälla från den tid då reglerna träder i kraft. Det torde inte finnas något rättsligt hinder mot att certifikat utfärdas redan dessförinnan med verkan från reglernas ikraftträdande.

15 Författningskommentar

15.1 Författningskommentar i anledning av Atenförordningen

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

Utredningen har i en särskild promemoria, som lämnades till Justitiedepartementet i juli 2011, lämnat förslag på hur försäkringsdirektivet¹ ska genomföras i svensk rätt (*se bilaga 5*). Promemorian har remissbehandlats och en lagrådsremiss har beretts.

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsplikt

2 § Försäkringsplikt

Paragrafen är ändrad och har behandlats i avsnitt 6.5.3. I artikel 4.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk² (försäkringsdirektivet) hänvisas till begränsningskonventionen i fråga om belopp som försäkringen ska omfatta. Konventionens bestämmelser har i detta avseende genomförts i svensk rätt genom 9 kap. 5 § sjölagen (1994:1009). En hänvisning finns därför till denna bestämmelse i paragrafen. Utredningen har föreslagit att begränsningsbeloppet i 9 kap. 5 § 1 höjs från 175 000 SDR till 400 000 SDR. Tillägget i första stycket andra meningen är en följd av ändringen i 9 kap. 5 § 1 och innebär att det belopp försäkringen eller säkerheten ska täcka för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare även fortsättnings-

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131).

² EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

vis ska uppgå till 175 000 särskilda dragningsrätter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. Tillägget avser inte att förändra paragrafens materiella innebörd.

9 kap. Om ansvarsbegränsning

5 §

Övervägandena finns i avsnitt 6.5. Paragrafen, som rör ansvarsbeloppens storlek, har ändrats i punkten 1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare har ansvarsgränsen höjts från 175 000 SDR till 400 000 SDR. En ändring kräver att Sverige reserverar sig i enlighet med artikel 15.3a i den konsoliderade texten till konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll, mot det belopp som i nämnda konvention reglerar det ansvar som ska tillämpas på fordringar i anledning av dödsfall och personskador hos ett fartygs passagerare. Utredningen har föreslagit att Sverige ska göra en sådan reservation. Ändringen i punkten 1 har gjorts för att möjliggöra att passagerare får full ersättning för sina anspråk i anledning av dödsfall och personskador enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss³. Ansvarsbegränsningen enligt 9 kap. ska gälla också när ersättningen ska betalas enligt förordningen (jämför artikel 3 och 5 samt 15 kap. 1 § tredje stycket).

Om Sverige ansluter sig till Atenkonventionen och gör det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer (se förslag i kap. 12) kommer transportörens ansvar vid passagerares död eller personskada att begränsas till det lägre beloppet av antingen 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse. En förutsättning är att händelsen förorsakats av bland annat krig, inbördeskrig och terroristhandlingar.

³ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

15 kap. Om transport av passagerare och resgods

Utredningen föreslår ett delvis nytt och omdisponerat 15 kap. i sjölagen. Nyheterna knyter främst an till den unionsrättsliga så kallade Atenförordningen som träder i kraft den 31 december 2012 (förordningen EG nr 392/2009). Det föreslås sex nya paragrafer, däribland 17–21 §§, som avser de unionsrättsliga bestämmelserna om transportörens skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid transport av passagerare. Atenförordningen leder också till att de sedan tidigare gällande reglerna om ansvarighet på bortfraktarens sida får ett mer begränsat innehåll, se 24–35 §§ (tidigare 17–28 §§). Övriga ändringar i kapitlet är främst av redaktionell natur.

1 §

Paragrafen är ny och överväganden finns i avsnitt 10.5.

Första stycket anger innehållet i det delvis ändrade, delvis omredigerade kapitlet.

I *andra stycket* erinras om att bestämmelser om transporter till sjöss finns i Atenförordningen och att dessa bestämmelser har företräde framför svensk lag. De följande paragraferna i 15 kap. är alltså tillämpliga bara i den utsträckning som en fråga inte regleras i förordningen.

Utan hinder av vad som sägs i *andra stycket* följer av *tredje stycket* att reglerna om en övergripande ansvarsbegränsning i 9 kap. ska gälla också när det finns en ersättningsskyldighet enligt Atenförordningen, direkt eller genom att förordningens bestämmelser tillämpas också i de fall som avses med 18 §. Bestämmelserna i 9 kap. går tillbaka på 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar med de ändringar som följer av 1996 års protokoll. Atenförordningen öppnar för att nationell lagstiftning grundad på konventionen får behållas (se artikel 5), och utredningen har föreslagit att Sverige använder sig av den möjligheten (se avsnitt 6.5.2).

2 §

Paragrafen motsvarar den tidigare 1 §. Bestämmelsen i den nya 1 § *andra stycket*, i vilken det erinras om att bestämmelser om sjötransporter i Atenförordningen har företräde framför svensk lag, inne-

bär att definitionerna i första stycket inte omfattar de unionsrättsliga bestämmelserna (i förordningen eller i 17–21 §§). I de fallen tillämpas i stället definitionerna i Atenförordningen (se artikel 1 i bilaga I).

3 §

Paragrafen motsvarar den tidigare 2 §.

4–16 §§

Paragraferna har ändrats bara i redaktionellt hänseende.

Unionsrättsliga bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid passagerartransport

17 §

I paragrafen, som är ny, anges det att 18–21 §§ knyter an till den så kallade Atenförordningen. När förordningen träder i kraft blir den genom unionsrätten direkt tillämplig i Sverige, liksom i Europeiska unionen i övrigt. Bestämmelserna i 18–21 §§ innebär dels att förordningen genom sjölagen ges ett mer vidsträckt tillämpningsområde vid sjöfart där både avgångsorten och bestämmelseorten ligger på svenskt sjöterritorium än vad som följer direkt av förordningen, dels att förordningen kompletteras på vissa punkter. Bestämmelser om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid internationell transport och transport med fartyg som tillåts trafikera fartområdena A och B finns alltså i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁴. Innebörden av begreppet ”internationell befordran” framgår av artikel 2 i förordningen. Nationella farvattnen delas i direktiv 98/18/EG⁵ in i fartområde A–D och passagerarfartyg delas in i olika fartygs-

⁴ A.a.

⁵ Rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg har upphört att gälla. I dess ställe har trätt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 26.6.2009, s. 1, Celex 32009L0045) senast ändrat genom kommissionens direktiv 2010/36/EU av den 1 juni 2010 (EUT L 162, 29.6.2010, s. 1, Celex 32010L0036).

klasser beroende på det fartområde som fartyget tillåts trafikera. Direktivet har genomförts i svensk rätt genom bestämmelser i 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 1 kap. 10 § i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

Skadeståndsansvaret reglerades tidigare av 15 kap. sjölagen (se nedan kommentaren till 18 § vad som gäller för fartyg av så kallad klass C-, D- och E-typ och fartyg som får transportera upp till tolv passagerare).

18 §

Utredningens överväganden finns i avsnitt 5.1–5.3. Paragrafen är ny och utsträcker reglerna i Atenförordningen till all inrikes fartygstrafik i Sverige med de undantag som anges i andra stycket. Tillämpningsområdet för 18 § får bestämmas på samma sätt som enligt artikel 2 i förordningen. Paragrafen gäller alltså om fartyget är registrerat i en stat som är medlem i EU eller för en sådan stats flagg, om befodringsavtalet är träffat i en medlemsstat eller om avgångs- eller bestämmelseorten enligt befodringsavtalet är belägen i en medlemsstat. Eftersom 18 § avser enbart inrikes trafik på svenskt sjöterritorium, kommer avgångs- och bestämmelseorterna alltid att vara belägna här i landet.

I *första stycket* anges att Atenförordningen ska ges ett utvidgat tillämpningsområde och gälla vid transport av passagerare eller av passagerare och resgods med ett fartyg, om både avgångsorten och bestämmelseorten ligger på svenskt sjöterritorium. Detta innebär att förordningen ska tillämpas också inom fartområdena C, D, och E och för fartyg som får transportera högst tolv passagerare. Ett fartyg som av någon anledning under en del av resan lämnar svenskt sjöterritorium omfattas av bestämmelsen om både avgångs- och bestämmelseorten ligger på svenskt sjöterritorium. Inrikes transporter inom fartområdena A eller B, liksom internationell befordran till sjöss, faller direkt inom tillämpningsområdet för Atenförordningen. Första stycket tar dock inte sikte på exempelvis privat trafik till sjöss, utan gäller transport enligt avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning; detta framgår av att paragrafen omfattar bara transporter som utförs av en ”transportör” (se 2 §). Sverige har föreslagits utnyttja den möj-

lighet som ges enligt förordningen att utsträcka tillämpningen av förordningen till all inrikes transport till sjöss, det vill säga fartyg av så kallad klass C- och D-typ (jämför artikel 2 i förordningen). Svenska farvatten delas in i ytterligare ett fartområde, fartområde E (se 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen, 2003:438). Fartyg som tillåts trafikera fartområde E omfattas inte av förordningens bestämmelser. Inte heller fartyg som får transportera upp till tolv passagerare omfattas av förordningen. Utredningen har föreslagit att förordningen ska tillämpas på dessa fartyg med de undantag som framgår av andra stycket.

I *andra stycket* undantas fartyg som ägs eller brukas av stater och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift och fartyg som får transportera högst tolv passagerare från tillämpningen av bestämmelsen om obligatorisk försäkring i artikel 4a i bilaga I till förordningen (EG) nr 392/2009. Det betyder att det inte behöver finnas en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för sådana fartyg, trots att de på grund av första stycket omfattas av bland annat ansvars- och ersättningsreglerna i Atenförordningen. I och med att fartyg som får transportera högst tolv passagerare inte omfattas av försäkringsplikten kommer inte heller reglerna om certifikat att bli tillämpliga (jämför 19 § och artikel 4a.2 i bilaga I till förordningen). Statsfartyg omfattas emellertid av kravet på certifikat (se artikel 4a.15 i bilaga I till förordningen och kommentaren till 19 §).

19 §

I paragrafen, som är ny, åläggs befälhavaren på fartyget en skyldighet att ombord medföra ett certifikat enligt Atenförordningen. Det är fråga antingen om ett certifikat som visar att kravet på en obligatorisk försäkring är uppfyllt (*första stycket*) eller om ett certifikat som visar att fartyget ägs av en stat som inte behöver försäkra fartyget (*andra stycket*). Vem som ska vara skyldig att medföra certifikat anges inte i Atenförordningen och paragrafen kompletterar i detta hänseende förordningens bestämmelser. Skyldigheten att medföra certifikat straffsanktioneras i 20 kap. 17 § sjölagen. Utredningens överväganden finns i avsnitt 8.4.1.

20 §

Genom *första stycket* delegeras det till regeringen att utse den myndighet som ska ansvara för certifieringen (jämför artikel 4a.2 och 4a.15 i bilaga I till Atenförordningen). Utredningens förslag innebär att Finansinspektionen bör ges denna uppgift, se förslaget till 3 § i lagförslag 1.3. Delegationen innefattar också en rätt att meddela de närmare föreskrifter som behövs om certifieringen och om avgifter för prövning av ansökningar om certifikat. Överväganden avseende första stycket finns i avsnitt 7.4.1 och 7.4.4. Myndigheten ska pröva om kraven på den försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som krävs enligt förordningen har uppfyllts och utfärda certifikat för svenska fartyg som uppfyller kraven. För fartyg som ägs av svenska staten och som inte är täckt av en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt förordningen ska myndigheten utfärda certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill 250 000 SDR per passagerare och händelse. Vidare får myndigheten utfärda eller bestyrka ett certifikat enligt förordningen för fartyg som inte är registrerade i någon medlemsstat.

Sverige föreslås ansluta sig till Atenkonventionen och göra det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer (se förslag i kapitel 12). Ett förbehåll medför att kravet på försäkring (se artikel 4a i Atenförordningen) justeras i enlighet med transportörens ansvar (antingen 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse, eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse, om händelsen förorsakats av bland annat krig, inbördeskrig och terroristhandlingar). Vid ett förbehåll ska den myndighet som regeringen utser utfärda certifikat för försäkring som återspeglar transportörens ansvarsbegränsningar och de begränsningar, krav och undantag som kan göras i försäkringen enligt IMO:s riktlinjer.

Andra stycket reglerar överklagande av ett beslut om certifikat enligt artikel 4a.2 och 4a.15 i bilaga I till förordningen (EG) nr 392/2009. I bestämmelsen regleras inte överklagande av beslutet om avgift, som i stället regleras av 10 § förordningen (2001:911) om avgifter för prövning av ärenden hos Finansinspektionen.

Genom paragrafens andra stycke införs en särskild bestämmelse som reglerar rätten att överklaga beslut om certifikat. Det är sökande transportör som får överklaga ett beslut som går transportören emot (se 22 § förvaltningslagen). En skrivelse med överklagande av ett beslut ska ha kommit in till den myndighet som meddelat det över-

klagande beslutet inom tre veckor från den dag då klagande fick del av beslutet (se 23 § andra stycket förvaltningslagen och 6 a § första stycket förvaltningsprocesslagen; 1971:291). Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

21 §

Paragrafen, som är ny, behandlar tillsyn och marknadsrättsliga sanktioner i anledning av passagerarens rätt till information enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss. Utredningens överväganden finns i avsnitt 11.2.3 och 11.3.3. Bestämmelsen omfattar både de fartyg som omfattas direkt av förordningen (internationella transporter och fartyg av A- och B-typ) och de fartyg som förordningen utsträcks till enligt 18 §, det vill säga fartyg av klass C-, D- och E-typ och fartyg som får transportera upp till tolv passagerare.

Enligt *första stycket* får regeringen utse en myndighet (Konsumentverket enligt utredningens förslag) som utövar tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artikel 7 i förordningen, det vill säga passagerarens rätt till tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt förordningen.

Paragrafens *andra stycke* hänvisar till att marknadsföringslagen (2008:486) ska tillämpas om dessa skyldigheter inte uppfylls. Eftersom marknadsstörningsavgift som huvudregel inte är möjligt att använda som sanktion om en näringsidkare bryter mot kraven enligt en särskild lag anges i paragrafen att bestämmelserna i 29–36 §§ om marknadsstörningsavgift inte ska tillämpas. Genom att det i paragrafen anges att information enligt artikel 7 i förordningen ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen presumeras att en brist på information utgör ett väsentligt utelämnande.

22 §

Paragrafen, som är ny, inleder avsnittet om ansvarighet på transportörens sida. De följande paragraferna, 23–35 §§, motsvarar de tidigare bestämmelserna i 3 § och i 17–28 §§. Av 22 § framgår det att paragraferna numera gäller bara i de fall som inte omfattas av unions-

rättens regler i Atenförordningen, direkt eller genom den tillämpning som sker enligt 18 §. När det gäller Atenförordningens direkta tillämplighet framgår detta också av 1 § andra stycket, men enligt 22 § gäller detsamma beträffande det utsträckta tillämpningsområde som följer av 18 §.

23 §

Paragrafen har ändrats och utredningens överväganden finns i avsnitt 10.5. Den bygger på principen om att de ansvarsbegränsningar som finns till transportörens skydd gäller oberoende av om ansvar grundas på avtal eller är en följd av utomkontraktuella förhållanden. I paragrafens nuvarande lydelse hänvisas till 17 och 18 §§ i fråga om typ av skada. Paragrafen har ändrats som en konsekvens av att 17 och 18 §§ inte längre ska omfatta person- och sakskada utan endast ansvar för förseningar (se kommentaren till de bestämmelserna, som enligt förslaget finns i 24 och 25 §§). I paragrafen anges därför att ansvaret ska kunna begränsas för person- och sakskada på grund av en händelse under resa eller för skada på grund av försening av person och resgods, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

Ändringen i paragrafen är inte avsedd att förändra bestämmelsens materiella innehåll.

24 §

Utredningens överväganden finns i avsnitt 10.5. Paragrafen (tidigare 17 §) har ändrats på så sätt att den endast gäller ansvar för skada på grund av att passagerare försenas, och inte som tidigare även personskada. Ändringen är en följd av att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁶ träder i kraft. Där regleras ansvaret vid personskada. Ansvaret gäller både när förseningen beror på en händelse under resan och när den inte gör det.

⁶ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

25 §

Paragrafen (tidigare 18 §) har ändrats på så sätt att den endast gäller ansvar för skada på grund av att resgods försenas, och inte som tidigare även skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas. Ansvaret gäller både när förseningen beror på en händelse under resan och när den inte gör det. Paragrafens andra stycke har ändrats på så sätt att paragrafen inte längre reglerar skyldigheten att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter. Ändringarna är en konsekvens av att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁷ träder i kraft. Där regleras ansvaret vid förlust av och skada på resgods och värdesaker.

Utredningens överväganden finns i avsnitt 10.5.

26 och 27 §§

Paragraferna motsvarar tidigare 19 och 20 §§. Tillämpningsområdet har dock inskränkts genom de unionsrättsliga reglerna i enlighet med vad som framgår av 22 §. Paragraferna har ändrats redaktionellt.

28 §

Paragrafen har ändrats och övervägandena redovisas i avsnitt 6.5.2. Ansvarsbeloppets storlek höjs i *första stycket* från 175 000 SDR till 400 000 SDR för transportörens ansvarighet vid personskada. Till följd av att Atenförordningen, som reglerar skada för fartygets egna passagerare (inomkontraktuellt ansvar), träder i kraft kommer bestämmelsen endast att reglera begränsning av personskada utom kontrakt. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare höjs ansvarsgränsen i 9 kap. 5 § 1 från 175 000 SDR till 400 000 SDR för att möjliggöra att passagerare får full ersättning för sina anspråk i anledning av dödsfall och personskador enligt Atenförordningen (se kommentaren till 9 kap. 5 § 1). Begränsningen av det utomkontraktuella skadeståndsansvaret har av tradition begränsats på samma sätt som avtalsgrundat ansvar. För

⁷ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

att åstadkomma enhetliga begränsningsbestämmelser för skadeståndsansvar inom och utom kontrakt höjs även beloppsgränsen i 28 §.

29–33 §§

Paragraferna, som motsvarar tidigare 22–26 §§, har ändrats redaktionellt. Tillämpningsområdet har inskränkts genom de unionsrättsliga reglerna i enlighet med vad som framgår av 22 §.

34 §

Paragrafen (tidigare 27 §) reglerar passagerarens rätt att väcka talan. Frågan har behandlats i avsnitt 10.5. Paragrafen har ändrats på så sätt att den endast reglerar talerätten vid krav på ersättning för försening av passagerare, och inte som tidigare även talerätt vid ersättning för personskada. Ändringen följer av att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁸ träder i kraft. Där regleras talerätten vid personskada.

35 §

Paragrafen motsvarar tidigare 28 §. Tillämpningsområdet har dock inskränkts genom de unionsrättsliga reglerna i enlighet med vad som framgår av 22 §.

36 och 37 §§

Paragraferna motsvarar tidigare 29 och 30 §§. De har ändrats i redaktionellt hänseende.

⁸ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

19 kap. Om preskription av vissa fordringar

1 §

Paragrafen reglerar frågan om preskription. Frågan har behandlats i avsnitt 10.5. Paragrafen har ändrats på så sätt att punkterna 6 och 7 endast reglerar preskription avseende fordran på ersättning för försening av passagerare och resgods, och inte som tidigare även preskription avseende fordran på ersättning för person- och sakskada. En ändring har även gjorts på så sätt att sista ledet i tredje meningen, ”eller skulle ha ägt rum”, i femte stycket, utgår på grund av att det syftar på de situationer då passageraren avlidit under transporten eller då resgods gått förlorat. Ändringarna följer av att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss⁹ träder i kraft. Där regleras preskription avseende fordran på ersättning för person- och sakskada.

20 kap. Straffbestämmelser

17 §

Paragrafen, som är ny, behandlar transportörens och befälhavares straffansvar. Paragrafen har införts för att säkerställa att transportören har en försäkring någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen¹⁰ eller enligt 15 kap. 18 § och att certifikat medförs ombord enligt 15 kap. 19 § sjölagen. Utredningens överväganden finns i avsnitt 8.4.5.

I *första stycket* föreskrivs ett straffansvar för transportör som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i förordning (EG) nr 392/2009. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. De situationer som är belagda med straffansvar kan se väldigt olika ut. Det kan röra sig om stora kryssningsfartyg som transporterar tusentals passagerare långa sträckor eller om mindre passagerarfartyg i fartområden nära land som inte har försäkring eller säkerhet. De skiftande förhållandena får vägas in vid bedömningen av brottet. Om transportören är en juridisk person,

⁹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46).

är straffbestämmelsen tillämplig på den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt avseende. Paragrafen har utformats med hänsyn till de krav på precision och bestämdhet som ställs på en straffbestämmelse (se till exempel NJA 2007 s. 227). Det är inte aktuellt att tillämpa bestämmelsen i 20 kap. 13 § sjölagen om straffansvar för den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

Enligt andra stycket inträder ett straffansvar för befälhavaren vid åsidosättande av skyldighet enligt 15 kap. 19 § att medföra certifikat ombord. På grund av att försummelsen anses utgöra en ordningsförseelse, ingår endast böter i straffskalan.

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

5 kap. Tillsyn

Inspektion

8 b §

Paragrafen, som är ny, har införts för att kunna säkerställa att det för fartyg finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss¹¹ och att certifikat enligt artikel 4a.2 eller 4a.15 i bilagan medförs ombord på fartyget. Skyldigheten att medföra ett certifikat har enligt 15 kap. 19 § sjölagen (1994:1009) lagts på befälhavaren. Utredningens överväganden har redovisats under avsnitt 8.4.2.

I *första stycket* anges att det vid en inspektion ska, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om skyldigheten att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt 4a.1 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009 fullgörs. Paragrafen omfattar alla inspektioner. Inspektioner görs när tillsynsmyndigheten finner det motiverat (5 kap. 4 §). Tillsynsmyndigheten ska vid en inspektion kontrollera angivna skyldigheter om förhållandena inte föranleder annat. Detta innebär att tillsynsmyndigheten i vissa fall har möjlighet att underlåta att kontrollera att skyldigheterna fullgjorts. Ett

¹¹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

exempel på när en kontroll kan underlåtas är då certifikatet nyligen har kontrollerats.

Av *andra stycket* framgår att en inspektion av transportörens skyldigheter i fråga om en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet normalt sett endast ska innebära en kontroll av certifikatet. Detta innebär att det vid en inspektion även kontrolleras att certifikatet medförs ombord. För det fall att inspektionsmyndigheten finner grundad anledning att anta att försäkringen eller säkerheten avviker från uppgifterna i certifikatet i något väsentligt avseende, till exempel att certifikatet inte motsvarar de verkliga förhållandena eller att försäkringen eller säkerheten inte är giltig, blir det aktuellt att göra ytterligare efterforskningar avseende försäkringen eller säkerheten. Det kan även bli aktuellt att överväga om det bör inledas en förundersökning för att utröna förekomsten av ett eventuellt straffansvar (jämför 20 kap. 17 § sjölagen). Bestämmelsen ska tillämpas på samma sätt som 9 § första stycket med den skillnaden att 8 b § gäller både svenska fartyg och utländska fartyg.

6 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

Förbud mot resa

2 §

Paragrafen är ändrad och överväganden finns i avsnitt 8.4.3 och 8.5. Ändringen ger en rättslig grund för att förbjuda ett fartygs resa, om fartyget inte har försäkring eller finansiell säkerhet eller om det ombord på fartyget inte medförs något bevis om en försäkring eller någon finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen (1994:1009) eller om fartyget inte har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen¹² eller om det ombord på fartyget inte medförs något certifikat enligt 15 kap. 19 § sjölagen. Förevarande paragraf har ändrats också redaktionellt.

¹² EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

7 kap. Bemyndiganden

Förbud att anlöpa svensk hamn

7 §

Paragrafen delegerar rätten att meddela föreskrifter om bland annat utvisning och förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen. Internationella transporter och fartyg av A- och B-typ omfattas av förordningen och därmed av bemyndigandet i 7 § *första stycket*. I *andra stycket* anges att bemyndigandet även omfattar meddelandet av föreskrifter om förbud att anlöpa svensk hamn som följer av Atenförordningen och 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen. Detta innebär att de föreskrifter som meddelas även kan omfatta fartyg som indirekt omfattas av förordningen genom att 15 kap. 18 och 19 §§ sjölagen utsträcker förordningens tillämpningsområde, det vill säga fartyg av klass C-, D- och E-typ.

15.1.3 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009)

3 §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om behörig myndighet enligt artikel 4a.2 och 4a.15 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss¹³ och ansökan om certifikat enligt nämnda artiklar. Utredningens överväganden finns i avsnitt 7.4.4. I paragrafen anges det till vilken myndighet ansökan om certifikat ska göras, på vilka språk ansökan ska vara skriven och vilka uppgifter ansökan ska innehålla.

¹³ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

4 §

Paragrafen är ny och överväganden finns i avsnitt 7.4.4. Den är tillämplig på fartyg som inte ägs eller brukas av en stat. Det anges att till ansökan om certifikat enligt artikel 4a.2 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009 eller enligt 15 kap. 19 § sjölagen (1994:1009) ska fogas ett intyg av försäkringsgivaren eller säkerhetsutställaren, ett så kallat blue card.

Första punkten *första stycket* innebär att det av intyget ska framgå att försäkringen eller säkerheten täcker transportörens ansvar enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen¹⁴. Detta innebär att försäkringen eller säkerheten ska täcka ansvar enligt nämnda förordning för dödsfall eller personskada upp till 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse (se kommentaren till 15 kap. 19 § sjölagen i fråga om vad som gäller vid bland annat krig, inbördeskrig och terroristhandlingar om Sverige gör det förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer).

I andra punkten anges att det av intyget ska framgå att försäkringen eller säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens upphörande kom in till Finansinspektionen, om inte certifikatet har tillställts inspektionen eller ett nytt certifikat har utfärdats.

I *andra stycket* regleras vilka språk intyget ska vara skrivet på.

5 §

Utredningens överväganden redovisas i avsnitt 7.4.4. Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser för fartyg som inte är registrerat i en medlemsstat i EU och inte ägs av en främmande stat. I paragrafen anges det att ansökan om certifikat för ett sådant fartyg, ska ges in senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn.

¹⁴ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

6 §

Paragrafen är ny och övervägandena finns i avsnitt 7.4.4. Paragrafens *första stycke* innehåller bestämmelser om certifikatets giltighetstid. P&I-försäkringar gäller tills vidare, medan en säkerhet vanligtvis ställs under en kortare tid. Paragrafen ger därför Finansinspektionen utrymme att från fall till fall avgöra certifikatets giltighetstid, inom den angivna ramen på två år. En yttersta gräns har angivits för att inte riskera att den bakomliggande försäkringen eller säkerheten upphör eller inte längre uppfyller kraven under certifikatets giltighetstid.

Andra stycket ålägger Finansinspektionen att sända certifikatet till transportören för fartyget.

7 §

Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 7.4.4. Paragrafen, som är ny, ålägger Finansinspektionen att omgående underrätta Transportstyrelsen om en sådan anmälan om upphörande av giltighet för en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som avses i 4 § första stycket 2 kommit in till inspektionen.

8 §

Paragrafen är ny och övervägandena finns i avsnitt 7.4.4. Paragrafen bemyndigar Finansinspektionen att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av 3–6 §§ i förordningen.

9 §

I paragrafen, som är ny, utses Konsumentverket till den myndighet som ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artikel 7 i förordning (EG) nr 392/2009. Transportörer ska enligt artikel 7 informera passagerarna om deras rättigheter enligt förordningen. I 15 kap. 21 § sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser om sanktioner när skyldigheterna inte fullgörs.

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

7 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

1 e §

Enligt paragrafen, som är ny, får Transportstyrelsen förbjuda ett utländskt fartyg att anlöpa en svensk hamn om fartyget inte har en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss¹⁵ eller enligt 15 kap. 18 § första stycket sjölagen (1994:1009) eller om det ombord på fartyget inte medförs något certifikat enligt 15 kap. 19 § sjölagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, kommer enligt 6 kap. 5 och 7 §§ fartygs säkerhetslagen (2003:364) att kunna förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyg som saknar försäkring, säkerhet eller certifikat. Trots paragrafen kan ett fartyg enligt 7 kap. 3 § tillåtas att anlöpa hamn under vissa förutsättningar, till exempel vid force majeure.

Utredningens överväganden finns i avsnitt 8.4.4.

2 §

Utredningens överväganden har redovisats i avsnitt 8.4.4. Paragrafen reglerar frågan hur länge ett förbud att anlöpa en svensk hamn ska bestå. I paragrafens första stycke anges att förbudet ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpd. Tillägget i första stycket innebär att förbudet att anlöpa svensk hamn, i 1 e §, omfattas av paragrafen.

¹⁵ EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

15.2 Författningskommentar i anledning av Atenkonventionen

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

21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål, m.m.

4 §

Överväganden redovisas i avsnitt 12.4.2. Paragrafen reglerar domstols behörighet vid talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av passagerare eller resgoods, det vill säga inomkontraktuell talan som rör ansvar för person- och saksador och ansvar på grund av förseningar. Bestämmelsen är enligt femte stycket bland annat subsidiär till lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden eller av de gemenskapsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § 1–3 eller 5 den lagen. Med dessa ”gemenskapsrättsakter och internationella instrument” avses i nuläget Bryssel I-förordningen, Bryssel- och Luganokonventionerna samt avtalet mellan den Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område¹⁶.

Tillägget i *sjätte stycket* erinrar om att vissa regler om domstols behörighet finns i den nya 4 a §, när det gäller Atenförordningen. Vad som avses är, som alltså framgår av 4 a §, en talan om ansvarighet enligt artikel 3 och 4 i bilaga I till Atenförordningen i förhållande till fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods. Bestämmelsen i 4 a § genomför artikel 17 i den konsoliderade texten av 2002 års protokoll (se närmare kommentaren till 4 a §). Bryssel I-förordningen reglerar en sådan talan i förhållande till en stat inom EU som inte har anslutit sig till protokollet. Det bör dock beaktas att det för en tillämpning av Bryssel I-förordningen kan vara tillräckligt att en av medlemsstaterna på något vis är berörd av tvisten (jämför dock artikel 71.1 Bryssel I-förordningen).

¹⁶ Avtal, dagtecknat den 19 oktober 2005, mellan Europeiska gemenskapen och Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, EUT 2005 L 299/62. Avtalet trädde i kraft den 1 juli 2007, se EUT 2007 L 94/70.

4 a §

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 17 i den konsoliderade texten av 1974 års Atenkonvention och protokollet till konventionen från 2002. Utredningens överväganden finns i avsnitt 12.4.2.

I paragrafen regleras vid vilka domstolar talan om ansvarighet enligt artikel 3, 4 och 4a i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss kan väckas i förhållande till en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. En talan enligt artikel 3 och 4 i bilagan regleras i förhållande till en stat inom EU som inte har anslutit sig till 2002 års protokoll av Bryssel I-förordningen.

4 b §

Utredningens överväganden redovisas i avsnitt 12.4.3. Paragrafen är ny och genomför artikel 17 a i den konsoliderade texten av 1974 års Atenkonvention och protokollet till konventionen från 2002. Paragrafen reglerar erkännande och verkställighet av utländska domar.

Paragrafen är enligt *första stycket* tillämplig på en dom som har meddelats av en behörig domstol enligt 4 a §, det vill säga en domstol i en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. I *tredje stycket* anges att erkännande och verkställighet av en sådan dom (en dom enligt första stycket) som meddelats av en domstol i ett land som är medlem i Europeiska unionen undantas från paragrafens tillämpningsområde och regleras i stället av rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område¹⁷. Även erkännande och verkställighet av en dom enligt första stycket som meddelats av en domstol i Danmark regleras inte av paragrafen utan i stället av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område¹⁸.

¹⁷ EGT 2001 L 12/1.

¹⁸ EUT 2005 L 299/62.

15.2.2 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (XXXX:XX) om föreskrifter till 7 och 15 kap. sjölagen (1994:1009)

5 §

Paragrafen införlivar 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods och utredningens överväganden finns i avsnitt 12.4.1. Tillägget ”eller i en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods” innebär att kravet på att ansökan om certifikat ska ges in senast trettio dagar innan fartyget kan förväntas komma till en svensk hamn även ska tillämpas i förhållande till fartyg som inte är registrerade i en fördragsslutande stat till 2002 års protokoll.

Kommittédirektiv



Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter

Dir.
2010:116

Beslut vid regeringssammanträde den 4 november 2010.

Sammanfattning

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

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

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

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2011.

De internationella reglerna

Tredje sjösäkerhetspaketet

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

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

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

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

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

Atenförordningen och Atenkonventionen

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

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

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

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

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

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

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

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

Försäkringsdirektivet

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

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

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

Direktivet ska vara genomfört före den 1 januari 2012.

Behovet av en utredning

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

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

Utredningsuppdraget

Svenska regler som kompletterar Atenförordningen och Atenkonventionen

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

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

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

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

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

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

Ett svenskt tillträde till Atenkonventionen?

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

Försäkringsdirektivet – obligatorisk ansvarsförsäkring för redare

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

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

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

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

Ett starkt och effektivt skydd för skadelidande

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

Arbetets bedrivande och redovisning av uppdraget

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

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

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2011.

(Justitiedepartementet)

Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om
skadeståndsansvar och försäkringsplikt
vid sjötransporter (Ju 2010:13)**

**Dir.
2011:95**

Beslut vid regeringssammanträde den 20 oktober 2011

Förlängd tid för uppdraget

Regeringen beslutade den 4 november 2010 kommittédirektiv om vissa sjörättsliga frågor (dir. 2010:116).

Utredningen skulle redovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2011. Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 29 februari 2012.

(Justitiedepartementet)

Europaparlamentets och rådets
förordning (EG) nr 392/2009
av den 23 april 2009
om transportörens skadeståndsansvar
i samband med olyckor vid passagerar-
befordran till sjöss

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET
OCH EUROPEISKA UN-
IONENS RÅD HAR ANTA-
GIT DENNA FÖRORD-
NING

med beaktande av fördraget om
upprättandet av Europeiska ge-
menskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommission-
ens förslag,

med beaktande av Europeiska
ekonomiska och sociala kom-
mitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkom-
mitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i arti-
kel 251 i fördraget ⁽³⁾, mot bak-
grund av det gemensamma utkast
som godkändes av förliknings-
kommittén den 3 februari 2009, och

av följande skäl:

² EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

³ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 562), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 190 E, 29.7.2008, s. 17) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

¹ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

- (1) Som ett led i den gemensamma transportpolitiken är det nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra säkerheten vid transporter till sjöss. Dessa åtgärder bör inbegripa bestämmelser om skadestånd till passagerare som har lidit skada, eftersom det är viktigt att passagerare som drabbas av olyckor vid resor till sjöss kan få en lämplig ersättning.
- (2) 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods antogs den 1 november 2002 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Gemenskapen och dess medlemsstater är i färd med att besluta huruvida de ska ansluta sig till eller ratificera detta protokoll. Under alla omständigheter bör dess bestämmelser som införts genom denna förordning tillämpas i gemenskapen senast den 31 december 2012.
- (3) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i dess ändrade lydelse enligt protokollet från 2002 (nedan kallad Atenkonventionen) gäller bara internationella transporter. Distinktionen mellan nationella och internationella transporter har slopats när det gäller den inre marknaden för sjötransporttjänster, och det är därför lämpligt att ha samma nivå och typ av skadeståndsansvar när det gäller både nationella och internationella transporter inom gemenskapen.
- (4) De försäkringar som krävs enligt Atenkonventionen måste stå i ett rimligt förhållande till redarnas och försäkringsbolagens ekonomiska medel. Redarna måste kunna sköta sina försäkringar på ett sätt som är ekonomiskt acceptabelt, och särskilt när det gäller små redare som driver inrikestransporter måste man beakta verksamhetens säsongsmässiga natur. Försäkringarna bör därför fastställas enligt denna förordning med beaktande av de olika fartygsklasserna.
- (5) Transportören bör vara tvungen att göra en förskottsutbetalning om en passagerare avlider eller drabbas av personskada, men en förskottsutbetalning bör inte betraktas som

- medgivande av skadeståndsansvar.
- (6) Passagerare bör före resan få lämplig information om sina rättigheter, eller, om det inte är möjligt, senast vid avfärden.
- (7) IMO:s juridiska kommitté antog den 19 oktober 2006 ett dokument avseende förbehåll och riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen (nedan kallat IMO:s riktlinjer) för att lösa vissa frågor inom ramen för Atenkonventionen, särskilt beträffande ersättning för terrorismrelaterade skador. IMO:s riktlinjer kan som sådana betraktas som *lex specialis*.
- (8) Genom denna förordning införlivas delar av IMO:s riktlinjer och görs bindande. Verbet bör i bestämmelserna i IMO:s riktlinjer bör därför särskilt tolkas som ska.
- (9) Bestämmelserna i Atenkonventionen (bilaga I) och i IMO:s riktlinjer (bilaga II) bör i tillämpliga delar tolkas mot bakgrund av gemenskapslagstiftningen.
- (10) Det ansvarssystem som fastställs i denna förordning bör gradvis utvidgas till olika fartygsklasser i enlighet med artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁽¹⁾. Följderna när det gäller avgifter och marknadens möjlighet att erhålla ett försäkringsskydd till överkomligt pris på erforderlig nivå, mot den politiska bakgrunden att stärka passagerares rättigheter och den säsongbetonade arten hos en del av trafiken, bör beaktas.
- (11) De frågor som avses i artiklarna 17 och 17a i Atenkonventionen omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet i den mån som dessa artiklar påverkar de bestämmelser som fastställs genom rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område⁽²⁾. Dessa båda bestämmelser kommer därför att utgöra en del av gemenskapens rättsordning när

¹ EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.

² EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

- gemenskapen ansluter sig till Atenkonventionen.
- (12) I denna förordning bör uttrycket *eller är registrerat i en medlemsstat* anses betyda att flaggstaten i samband med registrering av fartyg som hyrs ut utan besättning antingen ska vara en EU-medlemsstat eller en part i Atenkonventionen. Medlemsstaterna och kommissionen bör vidta de åtgärder som krävs för att uppmana IMO att utveckla riktlinjer för begreppet registrering av fartyg som hyrs ut utan besättning.
- (13) *Rörelsehjälpmedel* bör i denna förordning inte anses utgöra resgods eller fordon i den mening som avses i artikel 8 i Atenkonventionen.
- (14) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (15) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att ändra denna förordning för införlivandet av senare ändringar av internationella konventioner samt tillhörande protokoll, koder och resolutioner. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (16) Den europeiska sjösäkerhetsbyrån, inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002⁽²⁾, bör bistå kommissionen i utarbetandet av ett utkast till en lägesrapport om hur de regler som fastställs genom denna förordning fungerar.
- (17) De nationella myndigheterna, särskilt hamnmyndigheterna, spelar en avgörande och viktig roll för att identifiera och hantera de olika sjöfartsriskerna.

¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

² EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

(18) I medlemsstaternas uttalande om sjösäkerhet av den 9 oktober 2008 gjorde de ett tydligt åtagande att senast den 1 januari 2012 uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll. Medlemsstaterna kan använda sig av den valmöjlighet som anges i artikel 15.3a i den konventionen för att genom särskilda bestämmelser i denna förordning reglera systemet med ansvarsbegränsning som ska tillämpas på passagerare.

(19) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att skapa enhetliga bestämmelser för transportörers och passagerares rättigheter i samband med olyckor vid sjöbefordran, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad

som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs gemenskapsbestämmelserna om skadeståndsansvar och försäkring för passagerarbefordran till sjöss såsom anges i relevanta bestämmelser i
 - 1) 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i dess ändrade lydelse enligt protokollet från 2002 (nedan kallad *Atenkonventionen*), som återges i bilaga I, och
 - 2) IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, som antogs av IMO:s juridiska kommitté den 19 oktober 2006 (nedan kallade *IMO:s riktlinjer*), som återges i bilaga II.
2. Genom denna förordning utsträcks vidare dessa bestämmelsers tillämpningsområde till att omfatta även

inrikes befordran av passagerare till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG och fastställs vissa ytterligare krav.

3. Kommissionen ska senast den 30 juni 2013, vid behov, lägga fram ett lagstiftningsförslag som bland annat utökar denna förordnings tillämpningsområde till att omfatta fartyg av klass C- och D-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på varje internationell befordran i den mening som avses i artikel 1.9 i Atenkonventionen och på befordran till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG, om

- a) fartyget för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, eller
- b) befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat, eller

- c) avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägen i en medlemsstat.

Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på befordran till sjöss i en enda medlemsstat.

Artikel 3

Skadeståndsansvar och försäkring

1. Skadeståndsansvaret gentemot passagerare, deras resgods och fordon samt reglerna om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ska regleras av denna förordning och av artiklarna 1 och 1a, artikel 2.2, artiklarna 3–16 och artiklarna 18, 20 och 21 i Atenkonventionen enligt bilaga I och bestämmelserna i IMO:s riktlinjer enligt bilaga II.
2. IMO:s riktlinjer som återges i bilaga II ska vara bindande.

Artikel 4

Ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning

Vid förlust av eller skada på rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning som används av en passagerare med nedsatt rörlighet ska transpor-

törens ansvar regleras av artikel 3.3 i Atenkonventionen. Ersättningen ska motsvara återanskaffningsvärdet av utrustningen i fråga, eller, i förekommande fall, reparationskostnaden.

Artikel 5
**Övergripande ansvarsbe-
gränsning**

1. Denna förordning ska inte inskränka transportörens eller den utförande transportörens rättigheter och skyldigheter enligt den nationella lagstiftning som genomför 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, ändrad genom 1996 års protokoll, inbegripet eventuella kommande ändringar av konventionen.

Vid avsaknad av sådan tillämplig nationell lagstiftning ska transportörens eller den utförande transportörens ansvar fastställas endast med stöd av artikel 3 i denna förordning.

2. När det gäller ersättningskrav vid dödsfall eller passagerares kroppsskada som vållats genom någon av riskerna enligt punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer får trans-

portören och den utförande transportören begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 6
Förskottsutbetalning

1. Om en passagerare avlider eller får kroppsskador till följd av en sjöfartsolycka, ska den transportör som faktiskt utförde den befordran eller en del av den befordran då sjöfartsolyckan inträffade, senast 15 dagar efter det att den skadeståndsberättigade har identifierats, göra en förskottsutbetalning som täcker omedelbara ekonomiska behov i proportion till den uppkomna skadan. Vid dödsfall ska förskottsutbetalningen vara minst 21 000 EUR.

Denna bestämmelse ska tillämpas även i fråga om en transportör som är etablerad inom gemenskapen.

2. En förskottsutbetalning ska inte innebära ett erkännande av skadeståndsansvar och kan kvittas mot eventuella senare utbetalningar enligt denna förordning. Den ska inte kunna återkrävas annat än i de fall som anges i artikel 3.1 eller

i artikel 6 i Atenkonventionen, eller i tillägg A till IMO:s riktlinjer eller när en annan person än den skadeståndsberättigade personen har mottagit förskottsutbetalningen.

Artikel 7

Information till passagerare

Utan att det påverkar researrangörers skyldigheter som fastställs i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang ⁽¹⁾, ska transportören och/eller den utförande transportören se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt denna förordning.

När transportavtalet har ingåtts i en medlemsstat ska denna information tillhandahållas vid samtliga försäljningsställen, inbegripet vid telefon- och Internetförsäljning. Om avgångshamnen ligger i en medlemsstat ska denna information tillhandahållas före avgången. I alla andra fall ska denna information tillhandahållas åtminstone vid avgången. I den utsträckning som informationskravet enligt denna artikel har fullgjorts antingen av transportö-

ren eller den utförande transportören, ska den andre inte vara skyldig att informera. Informationen ska tillhandahållas på det lämpligaste sättet.

För att uppfylla informationskravet i denna artikel ska transportören och den utförande transportören använda en översikt av bestämmelserna i denna förordning som utarbetats av kommissionen och offentliggjorts.

Artikel 8

Rapportering

Senast tre år från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas ska kommissionen utarbeta en rapport om förordningens tillämpning, i vilken bland annat den ekonomiska utvecklingen och arbetet inom ramen för internationella forum ska tas upp.

Rapporten kan åtföljas av ett förslag om ändring av förordningen eller ett förslag som gemenskapen kan lägga fram inom ramen för relevant internationellt forum.

Artikel 9

Ändringar

1. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning avseende

¹ EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

införlivande av ett beslut om ändrade begränsningsbelopp i artiklarna 3.1, 4a.1, 7.1 och 8 i Atenkonventionen som fattats enligt artikel 23 i den konventionen och motsvarande uppdateringar i bilaga I till denna förordning ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2 i denna förordning.

Med beaktande av följderna för befodringsavgifterna och marknadens möjlighet att erhålla ett försäkringskydd till överkomligt pris på den nivå som krävs och mot bakgrund av det politiska målet att stärka passagerarnas rättigheter och den säsongsbetonade naturen hos viss trafik ska kommissionen enligt en lämplig konsekvensanalys senast den 31 december 2016 anta bestämmelser om de gränser som anges i bilaga I för fartyg som är av klass B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG. Den åtgärden, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2 i denna förordning.

2. De bestämmelser som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning och avseende införlivande av ändringar av bestämmelserna i IMO:s riktlinjer enligt bilaga II ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 10.2.

Artikel 10

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 11

Övergångsbestämmelse

1. I fråga om befodran till sjöss inom en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A-typ i enlighet med artikel 4 i direk-

¹ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

tiv 98/18/EG får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av denna förordning fram till fyra år efter den dag den börjar tillämpas.

2. I fråga om befordran till sjöss inom en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG får medlemsstaterna välja att uppskjuta tillämpningen av denna förordning fram till 31 december 2018.

Artikel 12
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den dag då Atenkonventionen träder i kraft för gemenskapen och i vilket fall som helst senast från den 31 december 2012.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

*BILAGA I***BESTÄMMELSER I ATENKONVENTIONEN OM
BEFORDRAN TILL SJÖSS AV PASSAGERARE OCH
DERAS RESGODS SOM ÄR RELEVANTA FÖR
TILLÄMPNINGEN AV DENNA FÖRORDNING**

(Konsoliderad text av 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods och protokollet till konventionen från 2002)

*Artikel 1***Definitioner**

I denna konvention har följande begrepp nedan angivna innebörd:

1. a) Med *transportör* förstås en person som har träffat ett befodringsavtal eller på vars vägnar ett befodringsavtal har träffats, oavsett om befordran utförs av bortfraktaren själv eller av en utförande transportör.
- b) Med utförande *transportör* förstås den som, utan att vara avtalande transportör, i egenskap av ägare eller befraktare av ett fartyg eller i egenskap av redare, faktiskt utför hela befordran eller en del av denna.
- c) Med *transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den* förstås den utförande transportören eller transportören, i den mån den sistnämnde faktiskt utför befordran.
2. Med *befodringsavtal* förstås ett avtal, träffat av en transportör eller på dennes vägnar, om befordran till sjöss av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods.
3. Med *fartyg* förstås endast fartyg, svävarfarkoster undantagna, som används till fart i öppen sjö.
4. Med *passagerare* förstås varje person som befordras med fartyg
 - a) enligt ett befodringsavtal, eller

- b) som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran vilket inte regleras av denna konvention.
5. Med *resgods* förstås varje föremål eller fordon som befordras av transportören enligt ett befordringsavtal med undantag för
- a) föremål och fordon som befordras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som främst avser godsbefordran, och
 - b) levande djur.
6. Med *handresgods* förstås resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest har i sin besittning eller vård eller under sin kontroll. Handresgods omfattar, utom vid tillämpningen av punkt 8 i denna artikel och artikel 8, resgods som passageraren har i eller på sitt fordon.
7. *förlust av eller skada på resgods* avser även ekonomisk förlust som är en följd av att resgodset inte har återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men innefattar inte dröjsmål som är en följd av arbetskonflikter.
8. *befordran* omfattar följande perioder:
- a) I fråga om passagerare och hans handresgods, den tid under vilken passageraren och/eller hans handresgods är ombord på fartyget eller under in eller utskeppning och den tid under vilken passageraren och hans resgods transporteras till sjöss från land till fartyget eller omvänt, om kostnaden för en sådan transport omfattas av biljettpriset eller om det för denna transport använda fartyget har ställts till passagerarens förfogande av transportören. Såvitt angår passageraren omfattar befordran emellertid inte den tid under vilken denne befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning.

- b) I fråga om handresgods, även den tid under vilken passageraren befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning, om resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller andra som han anlitat och inte har utlämnats till passageraren.
- c) I fråga om annat resgods som inte utgör handresgods, tiden från det resgodset har tagits om hand av transportören eller hans medhjälpare eller annan person, i land eller ombord, till dess att det har utlämnats av transportören, hans medhjälpare eller annan person.
9. Med *internationell befordran* förstås varje befordran där, enligt befordringsavtalet, avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befordringsavtalet eller fastställd turlista ska anlöpa hamn i en annan stat under resan.
10. Med *organisationen* förstås Internationella sjöfartsorganisationen.
11. Med *generalsekreteraren* förstås organisationens generalsekreterare.

Artikel 1a **Bilaga**

Bilagan till denna konvention utgör en integrerad del av konventionen.

Artikel 2 **Tillämplighet**

1. [...] (*)
2. Oaktat vad som sägs i punkt 1 i denna artikel är denna konvention inte tillämplig när befordran är underkastad ansvarsbestämmelserna i en annan internationell konvention som avser

* Återges inte.

befordran av passagerare eller resgods med annat transportmedel, i den mån dessa bestämmelser är bindande för befordran till sjöss.

Artikel 3

Transportörens ansvar

1. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av en sjöfartsolycka, i den mån skadan beträffande denna passagerare vid en och samma händelse inte överstiger 250 000 beräkningsenheter, såvida inte transportören bevisar att olyckan
 - a) orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig, uppror eller av naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte har kunnat undvikas och vars följder inte har kunnat förhindras, eller
 - b) i sin helhet har vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada.

Transportören ska även vara ansvarig i den omfattning skadan överstiger den beloppsgräns som angivits ovan, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inte uppkom genom fel eller försummelse av transportören.

2. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Bevisbördan för fel eller försummelse ska ligga på käranden.
3. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av transportören. Fel eller försummelse av transportören ska antas föreligga om skadan har vållats av en sjöfartsolycka.

4. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på annat resgods än handresgods, om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören.
5. Vid tillämpningen av denna artikel avses med
 - a) *sjöfartsolycka*: förlisning, kantring, sammanstötning eller strandning, explosion eller brand i fartyget eller fel i fartyget,
 - b) *fel eller försummelse av transportören*: termen inbegriper även fel eller försummelse av transportörens medhjälpare som handlar inom ramen för uppdragets fullgörande,
 - c) *fel i fartyget*: funktionsoduglighet, brist eller åsidosättande av tillämpliga säkerhetsföreskrifter i fråga om någon del av fartyget eller i dess utrustning vid användning för utrymning, evakuering eller passagerares ombord eller ilandstigning, eller vid användning för framdrivning, styrning, säker navigering, förtöjning, ankring, angörande av eller avgång från kaj eller ankringsplats, eller skadekontroll efter vattenfyllning, eller vid användning för sjösättning av livräddningsredskap, och
 - d) *skada*: beteckningen inbegriper inte straffliknande skadestånd (så kallade exemplary or punitive damages).
6. Transportörens ansvar enligt denna artikel avser endast skada som härrör från händelser som har inträffat under befordran. Bevisbördan för att den händelse som orsakat skadan har inträffat under befordran och omfattningen av skadan ska ligga på käranden.
7. Bestämmelserna i denna konvention påverkar inte transportörens regressrätt gentemot tredje man eller rätten att göra invändning om medvållande enligt artikel 6 i denna konvention. Denna artikel påverkar inte rätten till ansvarsbegränsning enligt artiklarna 7 och 8.

8. Ett antagande om en parts fel eller försumlighet eller placering av bevisbördan hos en part hindrar inte att bevisning som talar till den partens fördel beaktas.

Artikel 4

Utförande transportör

1. Om utförandet av befordran eller en del av den har anförtrotts en utförande transportör förblir transportören ändå ansvarig för hela befordran enligt bestämmelserna i denna konvention. Dessa bestämmelser ska dessutom gälla för den utförande transportören beträffande den del av befordran som han utför.
2. Såvitt gäller den befordran som utförs av den utförande transportören svarar transportören för handlande eller underlåtenhet av den utförande transportören och hans medhjälpare och andra som han anlitar för befordran, när de handlar inom ramen för uppdragets fullgörande.
3. Har transportören genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser som inte åläggs genom denna konvention eller avstått från rättigheter som följer av konventionen, binder denna den utförande transportören endast om han uttryckligen och skriftligen har samtyckt härtill.
4. När både transportören och den utförande transportören är ansvariga ska ansvaret, i den utsträckning ansvar föreligger, vara solidariskt.
5. Vad som föreskrivs i denna artikel ska inte utgöra hinder för regress mellan transportören och den utförande transportören.

Artikel 4a

Obligatorisk försäkring

1. Den transportör som faktiskt utför hela eller en del av en passagerarbefordran, för vilken denna konvention gäller, med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare, är skyldig att ta och vidmakthålla försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti ställd av bank eller liknande finansiell institut-

ion, för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Försäkringen eller säkerheten ska uppgå till minst 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse.

2. När en behörig myndighet i en fördragsslutande stat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts ska ett certifikat som intygar detta utfärdas för fartyget. För ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat. För ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i någon fördragsslutande stat. Certifikatet ska följa den förlaga som återges i bilagan till denna konvention och ska innehålla följande uppgifter:
 - a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.
 - b) Namnet på den transportör som faktiskt utför hela befordran eller en del av den, och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs.
 - c) Fartygets IMO nummer.
 - d) Den ställda säkerhetens art och varaktighet.
 - e) Namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs beträffande försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet, samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts,
 - f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än försäkringens respektive den ekonomiska säkerhetens giltighetstid.
3. a) En fördragsslutande stat får bemyndiga en av staten erkänd institution eller organisation att utfärda certifikatet. Institutionen eller organisationen ska underrätta staten varje gång ett certifikat utfärdas. Den fördragsslutande staten bär i varje enskilt fall det fulla ansvaret för att ett på detta sätt

utfärdat certifikat är fullständigt och korrekt och ska vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla denna skyldighet.

- b) En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om
 - i. vilka specifika ansvarsområden som delegerats till den erkända institutionen eller organisationen och vilka villkor som gäller för bemyndigandet,
 - ii. ett bemyndigande återkallas, och
 - iii. när bemyndigandet eller återkallelsen får verkan.

Bemyndigandet får ges verkan tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats.

- c) En institution eller organisation som har bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt ska åtminstone ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor som ställdes för utfärdandet inte har uppfyllts. Institutionen eller organisationen ska underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdades om återkallelsen.
- 4. Certifikatet ska avfattas på den utfärdande statens officiella språk. Om detta är ett annat språk än engelska, franska eller spanska ska certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk; statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.
 - 5. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget, och en kopia ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.
 - 6. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som av annan anledning än att dess giltighetstid enligt certifikatet har löpt ut, kan upphöra att gälla tidigare än tre månader efter det att den sagts upp hos de myndigheter som avses i punkt 5, uppfyller kraven i denna artikel endast om certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats under dessa tre månader. Detta gäller även ändringar som innebär att försäk-

ringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven enligt denna artikel.

7. Om inte annat följer av denna artikel ska villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat.
8. Ingenting i denna konvention ska tolkas som att det hindrar en fördragsslutande stat från att förlita sig på upplysningar från andra stater eller från organisationen eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen för den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna konvention. En fördragsslutande stat som förlitar sig på sådana upplysningar är dock inte befriad från sitt ansvar i egenkap av stat som utfärdar certifikatet.
9. Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt en fördragsslutande stats bemyndigande ska för tillämpningen av denna konvention godtas av övriga fördragsslutande stater och tillerkännas samma giltighet som certifikat som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om certifikatet avser ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat. En fördragsslutande stat som anser att den försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får när som helst begära överläggningar med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.
10. Talan om ersättning som täcks av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna artikel får föras direkt mot försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. Det belopp som anges i punkt 1 utgör ansvarsgränsen för försäkringsgivaren och den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten, även om transportören eller den utförande transportören inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Svaranden får göra gällande de invändningar som den transportör som avses i punkt 1 skulle ha fått göra enligt denna konvention, med undantag för invändningar om konkurs eller likvidation. Svaranden får åberopa att skadan har orsakats genom försäkringstagarens uppsåtliga handlande, men svaranden får inte göra gällande andra invändningar som svaranden hade kunnat göra i

en rättegång där försäkringstagaren väckt talan mot svaranden. Svaranden har alltid rätt att få transportören eller den utförande transportören instämda i målet.

11. De belopp som tillförsäkras genom försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i enlighet med punkt 1 får endast användas för betalning av fordringar som grundas på denna konvention, och i och med utbetalningen av sådana belopp upphävs i motsvarande mån ansvarigheten enligt konventionen.
12. En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg under dess flagg som omfattas av denna artikel om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkterna 2 eller 15.
13. Om inte annat följer av denna artikel ska varje fördragsslutande stat genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 i den utsträckning denna konvention är tillämplig.
14. Om den fördragsslutande stat som har utfärdat certifikatet enligt punkt 2 har meddelat generalsekretären att den håller ett register i elektroniskt format, tillgängligt för alla fördragsslutande stater, varigenom det kan bekräftas att certifikatet utfärdats och som gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 13, får en fördragsslutande stat utan hinder av punkt 5 meddela generalsekretären att den för de ändamål som avses i punkt 13 inte kräver att fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium ska medföra ombord eller uppvisa det certifikat som krävs enligt punkt 2.
15. Bestämmelserna om försäkring och annan ekonomisk säkerhet i denna artikel gäller inte fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och som inte är täckt av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Sådant fartyg ska dock ombord medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som bestyrker att fartyget ägs av den staten och att ansvaret är täckt

intill det belopp som anges i punkt 1. Certifikatet ska så nära som möjligt följa den förlaga som avses i punkt 2.

Artikel 5
Värdesaker

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på pengar, värdepapper, guld, silver, juveler, smycken, konstföremål eller andra värdesaker utom när sådana värdesaker har deponerats hos transportören med uttrycklig överenskommelse om att de ska förvaras under säkerhet, i vilket fall transportören är ansvarig intill den gräns som anges i artikel 8.3, såvida inte överenskommelse har träffats om en högre gräns enligt artikel 10.1.

Artikel 6
Medvållande

Om transportören visar att en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på dennes resgods förorsakades av passageraren själv eller att denne medverkade till det, kan den domstol som handlägger målet, i överensstämmelse med dess nationella lag, helt eller delvis befria transportören från ansvarighet.

Artikel 7
Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada

1. Transportörens ansvar enligt artikel 3 för en passagerares död eller personskada ska inte i något fall överstiga 400 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse. Om skadeståndet enligt domstolslandets lag ska betalas ut i form av periodiska utbetalningar får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.
2. En fördragsslutande stat får genom särskilda bestämmelser i sin nationella lagstiftning reglera den ansvarsgräns som anges i punkt 1, men den nationella ansvarsgränsen, om en sådan fastställts, får inte vara lägre än vad som anges i punkt 1. En fördragsslutande stat som tillämpar denna punkt ska underrätta generalsekreteraren om ansvarsgränsen eller frånvaron av gräns.

*Artikel 8***Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods och fordon**

1. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på handresgods ska inte i något fall överstiga 2 250 beräkningsenheter per passagerare och befordran.
2. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på fordon inbegripet resgods i eller på fordonet ska inte i något fall överstiga 12 700 beräkningsenheter per fordon och befordran.
3. Transportörens ansvar vid förlust av eller skada på annat resgods än som nämns i punkterna 1 och 2 ska inte i något fall överstiga 3 375 beräkningsenheter per passagerare och befordran.
4. Transportören och passageraren kan komma överens om att transportören ska ha rätt att göra ett avdrag, som utgör passagerarens självrisk, från skadans belopp med högst 330 beräkningsenheter vid fordonsskada och högst 149 beräkningsenheter per passagerare vid förlust av eller skada på annat resgods.

*Artikel 9***Beräkningsenheter och omräkning**

1. Med beräkningsenhet avses i denna konvention en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens bestämmelser. De belopp som avses i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 ska räknas om till domstolslandets nationella valuta på grundval av valutans kurs i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag då domen meddelades eller den dag som parterna har kommit överens om. För fördragsslutande stater som är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. För fördragsslutande stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter på det sätt som staten ifråga bestämmer.

2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vars lagstiftning inte tillåter att punkt 1 tillämpas får vid statens ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen, eller när som helst därefter, lämna en förklaring om att den beräkningsenhet som avses i punkt 1 ska motsvara 15 guldfranc. En guldfranc enligt denna punkt motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Omräkningen från guldfranc till nationell valuta ska ske enligt den berörda statens lag.
3. Beräkningen enligt punkt 1 sista meningen och omräkningen enligt punkt 2 ska göras på ett sådant sätt att de belopp som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 får ett realvärde i den fördragsslutande statens nationella valuta som så långt möjligt är lika med vad som skulle ha blivit fallet om beräkningen gjorts enligt de tre första meningarna i punkt 1. En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om vilken beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1, eller om resultatet av omräkningen enligt punkt 2 när staten deponerar sitt ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention samt när staten ändrar beräknings- eller omräkningsmetod.

Artikel 10

Tilläggsbestämmelser om ansvarsgränser

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.
2. Ränta på skadestånd och rättegångskostnader ska inte omfattas av de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

Artikel 11

Befrielse från och begränsning av ansvar för transportörens medhjälpare

Om talan med anledning av skada som omfattas av denna konvention väcks mot någon av transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för befordran har

en sådan medhjälpare eller annan person om han visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvar som transportören eller den utförande transportören är berättigade att åberopa enligt denna konvention.

Artikel 12

Sammanläggning av fordringar

1. Ansvarsgränserna i artiklarna 7 och 8 ska tillämpas på summan av samtliga skadeståndskrav som har uppkommit i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på hans resgods.
2. I fråga om befordran som utförts av en utförande transportör ska summan av de skadeståndsbelopp som transportören och den utförande transportören samt deras medhjälpare och andra som de anlitat för befordran, vilka handlat inom ramen för uppdragets fullgörande, förpliktas utge inte överstiga det högsta belopp som enligt denna konvention kan komma i fråga för antingen transportören eller den utförande transportören; ingen av de nämnda personerna ska dock vara ansvarig med ett belopp överstigande den gräns som gäller för honom.
3. Närhelst en av transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller annan person som de anlitat för befordran enligt artikel 11 i denna konvention har rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8, får summan av de skadeståndsbelopp som transportören, eller i förekommande fall den utförande transportören, och medhjälparen eller den andra personen i fråga förpliktas utge inte överstiga dessa gränser.

Artikel 13

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

1. Transportören har inte rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 och i artikel 10.1 om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

2. Transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitat för befordran har inte rätt att åberopa dessa ansvarsgränser om det visas att de, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller hän-synslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle upp-komma.

Artikel 14

Grunden för skadeståndskrav

Talan angående skadestånd i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på resgods får inte väckas mot transportören eller den utförande transportören annat än enligt denna konvention.

Artikel 15

Reklamation vid förlust av eller skada på resgods

1. Passageraren ska skriftligen underrätta transportören eller den person som denna anlitat för befordran
 - a) vid uppenbar skada på resgods
 - i. i fråga om handresgods, före eller i samband med pas-sagerarens ilandstigning,
 - ii. i fråga om allt annat resgods, före eller i samband med dess utlämnande,
 - b) vid resgodsskada som inte är uppenbar eller vid förlust av resgods, inom femton dagar från dagen för ilandstigningen eller resgodsets utlämnande, eller från den tidpunkt då så-dant utlämnande skulle ha ägt rum.
2. Om passageraren inte iakttar föreskrifterna i denna artikel ska han antas ha mottagit resgodset i oskadat skick, såvida inte motsatsen bevisas.
3. Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om vid tiden för mottagandet resgodsets skick har varit föremål för gemensam besiktning eller inspektion.

*Artikel 16***Preskriptionstid för skadeståndsfordringar**

1. Skadeståndsfordringar på grund av passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på resgods preskriberas efter en tid av två år.
2. Preskriptionstiden ska räknas enligt följande:
 - a) Vid personskada, från dagen för passagerarens ilandstigning.
 - b) Vid dödsfall under befordran, från den dag passageraren skulle ha stigit i land och, om personskada under befordran lett till passagerarens död efter ilandstigningen, från dagen för dödsfallet, förutsatt att denna tidsperiod inte överstiger tre år från ilandstigningsdagen.
 - c) Vid förlust av eller skada på resgods, från dagen för ilandstigningen eller, om den dagen är senare, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum.
3. Villkoren för förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden ska bestämmas enligt domstolslandets lag, men talan enligt denna konvention får inte i något fall väckas senare än
 - a) fem år efter det att passageraren steg i land eller, om detta är senare, skulle ha stigit i land, dock senast
 - b) tre år efter det att käranden fick eller rimligen borde ha fått kännedom om den skada eller förlust händelsen orsakat.
4. Utan hinder av vad som sägs i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel kan preskriptionstiden förlängas genom en förklaring av transportören eller genom överenskommelse mellan parterna efter skadans uppkomst. Förklaringen eller överenskommelsen ska ske skriftligen.

Artikel 17
Laga domstol ⁽¹⁾

Artikel 17a
Erkännande och verkställighet ^(*)

Artikel 18
Avtalsbestämmelsers ogiltighet

Avtalsvillkor som fastställts före den händelse som orsakat en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på passagerarens resgods och som syftar till att befria den som är ansvarig enligt denna konvention från ansvar gentemot passageraren eller till att bestämma en lägre ansvarsgräns än som har fastställts i denna konvention är, med undantag för vad som föreskrivs i artikel 8.4, ogiltiga, liksom avtalsvillkor som syftar till att flytta bevisbördan från transportören eller den utförande transportören, eller begränsa den valmöjlighet som anges i artikel 17.1 eller 17.2; ogiltigheten av ett sådant avtalsvillkor ska dock inte föranleda att befodringsavtalet blir ogiltigt, utan detta förblir underkastat denna konvention.

Artikel 20
Atomskada

Ansvar ska inte uppkomma enligt denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka

- a) om den som driver en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergis område i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet av den 28 januari 1964, eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft, eller
- b) om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla hänseenden är lika förmånlig för den

¹ Återges inte.

skadelidande som Paris eller Wienkonventionen, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft.

Artikel 21

Kommersiell befordran som utförs av offentlig myndighet

Denna konvention ska tillämpas på kommersiell befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet enligt ett befordringsavtal av den innebörd som anges i artikel 1.

[Artiklarna 22 och 23 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods]

Artikel 22

Översyn och ändringar (²)

Artikel 23

Ändring av ansvarsgränserna

1. Det särskilda förfarande som anges i denna artikel ska endast användas för ändring av de ansvarsgränser som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll och påverkar inte tillämpningen av artikel 22.
2. På begäran av minst hälften av de fördragsslutande staterna i detta protokoll, dock minst sex, ska ett förslag till ändring av ansvarsgränserna eller självriskerna enligt artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.
3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan ska läggas fram för organisationens juridiska kommitté (nedan kallad *juridiska kommittén*) för övervägande, vilket får äga rum tidigast sex månader efter översändandet.

² Återges inte.

4. Alla fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.
5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 4, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll är närvarande vid röstningstillfället.
6. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av gränserna ska den ta hänsyn till inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan på försäkringskostnaderna som ändringsförslaget medför.
7.
 - a) Ändringar av ansvarsgränserna med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän fem år förflutit från den dag då detta protokoll öppnades för undertecknande, och inte heller förrän fem år förflutit från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.
 - b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, ökat med sex procent per år, inklusive den procentuella höjningen från föregående år, räknat från den dag protokollet öppnades för undertecknande.
 - c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som fastställts i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.
8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 ska av organisationen delges samtliga fördragsslutande stater. Ändringen ska anses godtagen när 18 månader har förflutit från under rättelsen, om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs

har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen, som då förkastas och inte får någon verkan.

9. En ändring som anses godtagen i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtogs.
10. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp protokollet i enlighet med artikel 21.1 och 21.2 senast sex månader innan ändringen träder i kraft. Uppsägningen får verkan när ändringen träder i kraft.
11. En stat som blir fördragsslutande part innan 18 månadersperioden för en ändrings godtagande har löpt ut, blir bunden av ändringen om den träder i kraft. En stat som blir fördragsslutande part efter den perioden, blir bunden av ändringen om den har godtagits i enlighet med punkt 8. I de fall som anges i denna punkt blir en stat bunden av en ändring när den träder i kraft, eller när protokollet träder i kraft för den staten, om detta sker senare.

*BILAGA TILL ATENKONVENTIONEN***CERTIFIKAT ANGÅENDE FÖRSÄKRING ELLER ANNAN
EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVAR FÖR PASSAGE-
RARES DÖD ELLER PERSONSKADA**

Utfärdat i enlighet med artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Fartygets namn	Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget	Fartygets IMO-nummer	Registreringsort	Namnet på den transportör som faktiskt utför befordran, och fullständig adress till det driftställe där denne har sin huvudsakliga rörelse

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Säkerhetens art:

Säkerhetens giltighetstid:

Namn och adress på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn:

Adress:

.....

Certifikatet gäller t.o.m.

Utfärdat eller bemyndigat av regeringen i

.....

(statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 skall följande text användas:

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i

.....

(statens fullständiga namn) av

(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den

(ort)

(datum)

.....
(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

Anvisningar

1. Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig offentlig myndighet.
2. Om flera personer tillhandahåller säkerhet ska det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
3. Om flera slags säkerheter ställs ska dessa anges.
4. Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges från vilken dag säkerheten gäller.
5. Under adressen på försäkringsgiveran och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet ska även anges var personen har sin huvudsakliga rörelse. I tillämpliga fall ska det även anges vid vilket driftställe försäkringen utfärdats eller säkerheten ställs.

BILAGA II

Utdrag från IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006

IMO:s FÖRBEHÅLL OCH RIKTLINJER FÖR
GENOMFÖRANDE AV ATENKONVENTIONEN

Förbehåll

1. Atenkonventionen bör ratificeras med följande förbehåll eller med ett uttalande med samma verkan:

” [1.1] Förbehåll i samband med ... regerings ratificering av Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods, 2002 ('konventionen')

Ansvarsbegränsning för transportörer, osv.

[1.2] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att enligt artikel 3.13.2 i konventionen begränsa ansvaret för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen till det lägre av följande belopp:

- 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse,

eller

- 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.

[1.3] ... regering förbehåller sig vidare rätten och åtar sig att tillämpa IMO:s riktlinjer för genomförandet av punkterna 2.1.1 och 2.2.2 med vederbörliga ändringar i Atenkonventionen på sådant skadeståndsansvar.

- [1.4] Den utförande transportörens skadeståndsansvar enligt artikel 4 i konventionen, det ansvar som vilar på transportörens eller den utförande transportörens medhjälpare eller andra som de anlitar för befordran enligt artikel 11 i konventionen och begränsningen av summan av skadeståndsbeloppen enligt artikel 12 i konventionen ska begränsas på samma sätt.
- [1.5] Förbehållet och åtagandet i punkt 1.2 ska vara tillämpliga oavsett grunden till skadeståndsansvaret enligt artikel 3.1 eller 3.2 och utan hinder av något som talar emot detta i artikel 4 eller artikel 7 i konventionen. Förbehållet och åtagandet påverkar inte tillämpningen av artiklarna 10 och 13.

Obligatorisk försäkring och ansvarsbegränsning för försäkringsgivare

- [1.6] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att enligt artikel 4a.1 begränsa försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen till det lägre av följande belopp:
- 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse, eller
- eller
- 340 miljoner beräkningsenheter totalt per fartyg vid en och samma händelse.
- [1.7] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att begränsa det skadeståndsansvar som försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet har enligt artikel 4a.10 för passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, till en högsta gräns för det försäkringsbelopp eller annan ekonomisk säkerhet som

transportören är skyldig att ha enligt punkt 1.6 i detta förbehåll.

- [1.8] ... regering förbehåller sig även rätten och åtar sig att tillämpa IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen inklusive tillämpningen av de klausuler som anges i punkt 2.1 och punkt 2.2 i riktlinjerna när det gäller all obligatorisk försäkring enligt konventionen.
- [1.9] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att undanta försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet enligt punkt 1 i artikel 4a från varje skadeståndsansvar som han inte har iklätt sig.

Certifiering

- [1.10] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att utfärda certifikat för försäkring enligt punkt 2 i artikel 4a i konventionen som
- återspeglar ansvarsbegränsningarna och de krav på försäkring som avses i punkterna 1.2, 1.6, 1.7 samt 1.9, och
 - innefattar sådana andra begränsningar, krav och undantag som den finner att förhållandena på försäkringsmarknaden vid tiden för utfärdandet nödvändiggör.
- [1.11] ... regering förbehåller sig rätten och åtar sig att godta sådana försäkringscertifikat som är utfärdade av andra fördragsslutande stater enligt ett liknande förbehåll.
- [1.12] Alla sådana begränsningar, krav och undantag kommer att tydligt återspeglas i det certifikat som utfärdats eller certifierats enligt artikel 4a.2 i konventionen.

Förhållandet mellan detta förbehåll och IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen

- [1.13] De rättigheter som detta förbehåll medför ska utövas med vederbörlig hänsyn till IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, eller av eventuella änd-

ringar av den, i syfte att säkerställa enhetlighet. Om Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté har godkänt ett förslag till ändring av IMO:s riktlinjer för genomförandet av Atenkonventionen, inklusive begränsningar, ska dessa ändringar tillämpas från och med den tidpunkt kommittén har fastställt. Detta ska ske utan att det påverkar bestämmelserna i internationell rätt om en stats rätt att dra tillbaka eller ändra sitt förbehåll.”

Riktlinjer

- 2) Inom försäkringsmarknaden gäller för närvarande att de fördragsslutande staterna bör utfärda försäkringscertifikat på grundval av dels ett åtagande från en försäkringsgivare som gäller krigsrisker, dels ett åtagande från en annan försäkringsgivare som gäller icke krigsrisker. Varje försäkringsgivare bör endast vara ansvarig för sin del. Följande bestämmelser bör tillämpas (de klausuler som det hänvisas till återges i tillägg A):

2.1. Både krigs och icke krigsförsäkring får omfattas av följande klausuler:

2.1.1 Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen (standardklausul nr 370).

2.1.2 Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid it attacker (standardklausul nr 380).

2.1.3 De invändningar och begränsningar som får göras av en person som ställt obligatorisk ekonomisk säkerhet enligt konventionen såsom den ändrats genom dessa riktlinjer, särskilt antalet beräkningsenheter som begränsas till 250 000 per passagerare vid en och samma händelse.

2.1.4 Förbehållet att försäkringen endast ska gälla ansvar som omfattas av konventionen såsom den ändrats genom dessa riktlinjer och

2.1.5 förbehållet att alla belopp som fastställs enligt konventionen ska syfta till att i enlighet med artikel 4a i konventionen minska transportörens och/eller försäkringsgivarens utestående ansvar, även om de inte utbetalas eller utkrävs av respektive krigs eller icke krigsförsäkringsgivare.

2.2. Krigsförsäkring ska täcka ansvar, om sådant föreligger för förlust som uppstått efter dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av

- krig, inbördeskrig, revolution, uppror, resning eller därav föranledda inbördes oroligheter, eller varje fientlig handling av eller mot krigförande makt,

- tillfångatagande, gripande, arrestering, inspärning eller kvarhållande och följderna därav, eller varje hot om detta,

- kvarlämnade minor, torpeder, bomber eller andra kvarlämnade krigsvapen,

- handlingar som begås av terrorister eller personer med ont uppsåt eller av politiska skäl samt alla handlingar som görs för att förhindra eller bemöta alla sådana risker,

- konfiskering och expropriering,

och får omfattas av följande undantag, begränsningar och krav:

2.2.1. Automatisk uppsägnings och undantagsklausul vid krig'

2.2.2. Om enskilda passagerares fordringar sammanlagt i genomsnitt överskrider 340 miljoner beräkningsenheter per fartyg vid en enskild händelse, ska transportören vara berättigad att åberopa en begränsning av sitt ansvar vid belopp som motsvarar 340 miljoner beräkningsenheter, dock alltid under förutsättning att

- detta belopp bör fördelas mellan fordringsägarna i proportion till deras fastställda anspråk,

- utdelningen av beloppet har formen av en eller flera delbetalningar till de fordringsägare som är kända då utdelningen görs, och

- utdelningen av beloppet kan göras av försäkringsgivaren eller av domstol eller annan behörig myndighet till vilken försäkringsgivaren har vänt sig i en fördragsslutande stat där det finns rättsliga förfaranden för fordringar som påstås täckas av försäkringen.

2.2.3. Bestämmelse om uppsägning med 30 dagars varsel vid fall som inte omfattas av 2.2.1.

2.3. Icke krigsförsäkringar bör täcka alla risker som omfattas av obligatorisk försäkring utom de risker som anges i 2.2, oavsett om de omfattas av undantagen, begränsningarna eller kraven enligt 2.1 och 2.2.

3) Ett exempel på försäkringsåtaganden (blå kort) och ett försäkringscertifikat, som samtliga återspeglar dessa riktlinjer, återges i tillägg B.

*TILLÄGGA***Bestämmelser som avses i riktlinjerna 2.1.1, 2.1.2 och 2.2.1**

Undantagsklausul om standardiserade försäkringsvillkor vid radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen (standardklausul nr 370, 10.11.2003)

Denna klausul ska vara utslagsgivande och ha företräde framför varje annan därmed oförenlig regel i försäkringen.

- 1) Försäkringen gäller i inget fall för ansvar för förlustskador eller kostnader som direkt eller indirekt orsakats av, stått i samband med eller föranletts av
 - 1.1. joniserande strålning från eller kontaminering orsakad av radioaktivitet från kärnbränsle, kärnavfall eller förbränning av kärnbränsle,
 - 1.2. radioaktiv, giftig, explosiv eller på annat sätt farlig eller smittsam egendom från kärnkraftinstallation, reaktor eller annan kärnteknisk anläggning eller nukleära delar därav,
 - 1.3. vapen eller apparatur som använder atom- eller kärnklyvning, fusion eller annan liknande process eller radioaktiv kraft eller radioaktivt stoff,
 - 1.4. radioaktiv, giftig, explosiv eller på annat sätt farlig eller smittsam egendom av radioaktivt slag. Undantaget i denna punkt gäller inte radioaktiva isotoper, annat än kärnbränsle, när sådana isotoper iordningställs, transporteras, lagras eller används i kommersiella, jordbruksrelaterade, medicinska, vetenskapliga eller andra liknande fredliga syften,
 - 1.5. kemiska, biologiska, biokemiska eller elektromagnetiska vapen.

Undantagsklausul om försäkringsvillkor vid it-attacker

(standardklausul nr 380, 10.11.2003)

- 1) Om inte annat följer av bestämmelsen i punkt 2 nedan, gäller denna försäkring i inget fall för ansvar för förlustskador eller kostnader som direkt eller indirekt orsakats av, stått i samband med eller föranletts av användning eller drift, som ett medel för att vålla skada, av en dator, ett datasystem, en programvara, destruktiva program, datavirus eller processer eller något annat elektroniskt system.
2. Om denna klausul skrivs in i försäkringar som gäller för risker för krig, inbördeskrig, revolution, uppror, resning eller därav föranledda inbördes oroligheter, eller varje fientlig handling av eller mot krigförande makt, eller terrorism eller varje person som handlar av politiska skäl, ska bestämmelsen i punkt 1 inte syfta till att undanta förluster (vilka annars skulle omfattas) som härrör från användningen av en dator, ett datorsystem eller en programvara eller något annat elektroniskt system i uppskjutnings- och/eller styrsystemet och/eller avfyrningsmekanismen i vapen eller robotar.

Automatisk uppsägning och undantag vid krig

1.1. Automatisk uppsägning av försäkringsskyddet

Oavsett om sådan underrättelse om uppsägning har lämnats, ska nedanstående försäkringar AUTOMATISKT SÄGAS UPP

1.1.1. vid krigsutbrott (oavsett om det har lämnats en krigsförklaring eller inte) mellan någon av följande stater: Förenade kungariket, Amerikas förenta stater, Frankrike, Ryska federationen och Folkrepubliken Kina,

1.1.2. när det gäller fartyg som omfattas av försäkringsskydd enligt nedan, om ett sådant fartyg tas i anspråk antingen som egendom eller för användning.

1.2. Krig mellan de fem staterna

Försäkringen gäller inte

- 1.2.1. ansvar för förlustskador eller kostnader som föranlett av krigsutbrott (oavsett om det har lämnats en krigsförklaring eller inte) mellan någon av följande stater: Förenade kungariket, Amerikas förenta stater, Frankrike, Ryska federationen och Folkrepubliken Kina,
 - 1.2.2. rekvisition, antingen som egendom eller för användning.
-

TILLÄGG B

I. Exempel på försäkringsåtaganden (blå kort)
som avses i riktlinje 3

Blå kort som utfärdas av krigsförsäkringsgivare

Certifikat utfärdat som bevis på försäkringsskydd enligt artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Fartygets namn

Fartygets IMO nummer

Registreringsort

Ägarens namn och adress

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg i ovan angivna ägo gäller en försäkring som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med förbehåll för alla undantag och begränsningar som medges för obligatorisk krigsförsäkring enligt konventionen och de genomföranderiktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006 med främst följande bestämmelser: [Här kan konventionstexten och riktlinjerna med tillägg införas i önskad omfattning.]

Försäkringsperioden gäller fr.o.m.: den 20 februari 2007

t.o.m.: den 20 februari 2008

Försäkringsgivaren kan alltid ogiltigförklara detta certifikat genom att med 30 dagars varsel skriftligen meddela detta till ovan angivna myndighet, varvid försäkringsgivarens ansvar enligt certifikatet ska upphöra samma dag som uppsägningstiden löper ut, dock endast för händelser som inträffat därefter.

Datum:

Utfärdat av: War Risks, Inc

[Adress]

..... Ombud för endast War Risks,
Försäkringsgivarens Inc.
namnteckning

Blå kort som utfärdas av icke krigsförsäkringsgivare

Certifikat utfärdat som bevis på försäkringsskydd enligt artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

Fartygets namn

Fartygets IMO nummer

Registreringsort

Ägarens namn och adress

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg i ovan angivna ägo gäller en försäkring som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med förbehåll för alla undantag och begränsningar som medges för icke krigsförsäkringsgivare enligt konventionen och de genomföranderiktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationen juridiska kommitté i oktober 2006 med främst följande bestämmelser: [Här kan konventionstexten och riktlinjerna med tillägg införas i önskad omfattning.]

Försäkringsperioden gäller fr.o.m. den 20 februari 2007

t.o.m. den 20 februari 2008

Försäkringsgivaren kan alltid ogiltigförklara detta certifikat genom att med 3 månaders varsel skriftligen meddela detta till ovan an-

givna myndighet, varvid försäkringsgivarens ansvar enligt certifikatet ska upphöra samma dag som uppsägningstiden löper ut, dock endast för händelser som inträffat därefter.

Datum:

Utfärdat av: PANDI P&I

[Adress]

..... Ombud endast för
Försäkringsgivarens PANDI P&I
namnteckning

II. Modell för certifikat angående försäkring som avses i riktlinje 3

CERTIFIKAT ANGÅENDE FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVAR FÖR PASSAGERARES DÖD ELLER PERSONSKADA

Utfärdat i enlighet med artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Fartygets namn

Fartygets namn	Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget	Fartygets IMO-nummer	Registreringsort	Namnet på den transportör som faktiskt utför befordran, och fullständig adress till det driftställe där denne har sin huvudsakliga rörelse

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Säkerhetens art:.....

Säkerhetens giltighetstid:

Namn och adress på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Det försäkringsskydd som här bestyrks är uppdelat i en krigsförsäkringsdel och en icke krigsförsäkringsdel, enligt de genomförande riktlinjer som antogs av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté i oktober 2006. Båda dessa delar av försäkringsskyddet omfattas av alla de undantag och begränsningar som medges enligt konventionen och dess genomföranderiktlinjer. Försäkringsgivarna är inte gemensamt och solidariskt ansvariga. Försäkringsgivare är:

För krigsrisker: War Risks, Inc., [adress]

För icke krigsrisker: PANDI P&I, [adress]

Detta certifikat gäller t.o.m.

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

(statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 skall följande text användas:

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(statens fullständiga namn) av

(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat iden

(ort)

(datum)

.....
(Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens underskrift och titel)

Anvisningar

6. Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig offentlig myndighet i den stat där certifikatet är utfärdat.
 7. Om flera personer tillhandahåller säkerhet ska det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
 8. Om flera slags säkerheter ställs ska dessa anges.
 9. Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges från vilken dag säkerheten gäller.
 10. Under adressen på försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet ska även anges var personen har sitt huvudsakliga driftställe. I tillämpliga fall ska det även anges vid vilket driftställe försäkringen utfärdats eller säkerheten ställs.
-

Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods, 2002

(Konsoliderad text av 1974 års Atenkonvention om befordran till
sjöss av passagerare och deras resgoods och protokollet till
konventionen från 2002)

ARTIKEL 1 Definitioner

I denna konvention har följande begrepp nedan angivna innebörd:

1. a) med "bortfraktare" förstås en person som har träffat ett befordringsavtal eller på vars vägnar ett befordringsavtal har träffats, oavsett om befordran utförs av bortfraktaren själv eller av en utförande transportör;
 - b) med "utförande transportör" förstås den som, utan att vara bortfraktare, i egenskap av ägare eller betraktare av ett fartyg eller den som i redares ställe har hand om driften av ett fartyg, faktiskt utför hela befordringen eller en del av denna;
 - c) med "bortfraktare som faktiskt utför hela befordringen eller en del av den" förstås den utförande transportören eller bortfraktaren, i den mån den sistnämnde faktiskt utför befordringen;
2. med "befordringsavtal" förstås ett avtal, träffat av en bortfraktare eller på dennes vägnar, om befordran till sjöss av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgoods;
 3. med "fartyg" förstås endast fartyg, svävarfarkoster undantagna, som används till fart i öppen sjö;

4. med ”passagerare” förstås varje person som befordras med fartyg:
 - a) enligt ett befordringsavtal, eller
 - b) som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran vilket inte regleras av denna konvention;
5. med ”resgods” förstås varje föremål eller fordon som befordras av bortfraktaren enligt ett befordringsavtal med undantag för:
 - a) föremål och fordon som befordras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som främst avser godsbefordran, och
 - b) levande djur;
6. med ”handresgods” förstås resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest har i sin vård eller vård eller under sin kontroll. Handresgods omfattar, utom vid tillämpningen av punkt 8 i denna artikel och artikel 8, resgods som passageraren har i eller på sitt fordon;
7. ”förlust av eller skada på resgods” avser även ekonomisk förlust som är en följd av att resgodset inte har utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men innefattar inte dröjsmål som är en följd av arbetskonflikter;
8. ”befordran” omfattar följande perioder:
 - a) i fråga om passagerare och hans handresgods, den tid under vilken passageraren och/eller hans handresgods är ombord på fartyget eller under in- eller utskippning och den tid under vilken passageraren och hans resgods transporteras till sjöss från land till fartyget eller omvänt, om kostnaden för en sådan transport omfattas av biljettpriset eller om det för denna transport använda fartyget har ställts till passagerarens förfogande av bortfraktaren. Såvitt angår passageraren omfattar befordringen emellertid inte den tid under vilken denne befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning;
 - b) i fråga om handresgods, även den tid under vilken passageraren befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning,

- om resgodset har tagits om hand av bortfraktaren eller hans anställda eller medhjälpare och inte har utlämnats till passageraren;
- c) i fråga om annat resgodset som inte utgör handresgodset, tiden från det resgodset har tagits om hand av bortfraktaren eller hans anställda eller medhjälpare, i land eller ombord, till dess att det har utlämnats av bortfraktaren, hans anställda eller medhjälpare;
9. med "internationell befordran" förstås varje befordran där, enligt befodringsavtalet, avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befodringsavtalet eller fastställd turlista skall anlöpa hamn i en annan stat under resan;
10. med "organisationen" förstås Internationella sjöfartsorganisationen;
11. med "generalsekreteraren" förstås organisationens generalsekreterare.

ARTIKEL 1a Bilaga

Bilagan till denna konvention utgör en integrerad del av konventionen.

ARTIKEL 2 Tillämplighet

1. Denna konvention skall tillämpas på varje internationell befordran om:
- fartyget för en fördragsslutande stats flagga eller är registrerat i en fördragsslutande stat, eller
 - befodringsavtalet har träffats i en fördragsslutande stat, eller
 - den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten är belägen i en fördragsslutande stat.
2. Oaktat vad som sägs i punkt 1 i denna artikel är denna konvention inte tillämplig när befodrningen är underkastad ansvarsbe-

stämmelserna i en annan internationell konvention som avser befordran av passagerare eller resgods med annat transportmedel, i den mån dessa bestämmelser är bindande för befordran till sjöss.

ARTIKEL 3 Bortfraktarens ansvar

1. Bortfraktaren skall vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare till följd av en sjöfartsolycka, i den mån skadan beträffande denna passagerare vid en och samma händelse inte överstiger 250 000 beräkningsenheter, såvida inte bortfraktaren bevisar att olyckan
 - a) orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte har kunnat undvikas och vars följder inte har kunnat förhindras, eller
 - b) i sin helhet har vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada.

Bortfraktaren skall även vara ansvarig i den omfattning skadan överstiger den beloppsgräns som angivits ovan, om inte bortfraktaren visar att den händelse som orsakade skadan inte uppkom genom fel eller försummelse av bortfraktaren.

2. Bortfraktaren skall vara ansvarig för skada som uppstått som följd av dödsfall eller personskada som drabbat en passagerare på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av bortfraktaren. Bevisbördan för fel eller försummelse skall ligga på käranden.
3. Bortfraktaren skall vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, om den händelse som orsakade skadan berodde på fel eller försummelse av bortfraktaren. Fel eller försummelse av bortfraktaren skall antas föreligga om skadan har vållats av en sjöfartsolycka.
4. Bortfraktaren skall vara ansvarig för skada som uppstått som en följd av förlust av eller skada på annat resgods än handresgods,

om inte bortfraktaren visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av bortfraktaren.

5. Vid tillämpningen av denna artikel avses med
 - a) sjöfartsolycka: förlisning, kantring, sammanstötning eller strandning, explosion eller brand i fartyget eller fel i fartyget,
 - b) fel eller försummelse av bortfraktaren: beteckningen inbegriper även fel eller försummelse av bortfraktarens anställda i tjänsten,
 - c) fel i fartyget: funktionsoduglighet, brist eller åsidosättande av gällande säkerhetsföreskrifter i fråga om någon del av fartyget eller i dess utrustning vid användning för utrymning, evakuering eller passagerares ombord- eller ilandstigning, eller vid användning för framdrivning, styrning, säker navigering, förtöjning, ankring, angörande av eller avgång från kaj- eller ankringsplats, eller skadekontroll efter vattenfyllning, eller vid användning för sjösättning av livräddningsredskap, och
 - d) skada: beteckningen inbegriper inte straffliknande skadestånd (så kallade exemplary or punitive damages).
6. Bortfraktarens ansvar enligt denna artikel avser endast skada som härrör från händelser som har inträffat under befordringen. Bevisbördan för att den händelse som orsakat skadan har inträffat under befordringen och omfattningen av skadan skall ligga på käranden.
7. Bestämmelserna i denna konvention påverkar inte bortfraktarens regressrätt gentemot tredje man eller rätten att göra invändning om medvållande enligt artikel 6 i denna konvention. Denna artikel påverkar inte rätten till ansvarsbegränsning enligt artiklarna 7 och 8.
8. Ett antagande om en parts fel eller försumlighet eller placering av bevisbördan hos en part hindrar inte att bevisning som talar till den partens fördel beaktas.

ARTIKEL 4 Utförande transportör

1. Om utförandet av befordringen eller en del av den har anförtrotts en utförande transportör förblir bortfraktaren ändå ansvarig för hela befordringen enligt bestämmelserna i denna konvention. Dessa bestämmelser skall dessutom gälla för den utförande transportören beträffande den del av befordringen som han utför.
2. Såvitt gäller den befordran som utförs av den utförande transportören svarar bortfraktaren för handlande eller underlåtenhet av den utförande transportören och hans anställda och andra som han anlitar för befordringen, när de handlar i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.
3. Har bortfraktaren genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser som inte åläggs genom denna konvention eller avstått från rättigheter som följer av konventionen, binder denna den utförande transportören endast om han uttryckligen och skriftligen har samtyckt härtill.
4. När både bortfraktaren och den utförande transportören är ansvariga skall ansvaret, i den utsträckning ansvar föreligger, vara solidariskt.
5. Vad som föreskrivs i denna artikel skall inte utgöra hinder för regress mellan bortfraktaren och den utförande transportören.

ARTIKEL 4a Obligatorisk försäkring

1. Den bortfraktare som faktiskt utför hela eller en del av en passagerarbefordran, för vilken denna konvention gäller, med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och är godkänt för befordran av fler än tolv passagerare, är skyldig att ta och vidmakthålla försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti ställd av bank eller liknande finansiell institution, för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention för dödsfall eller personskada som drabbat passagerare. Försäkringen eller säkerheten skall uppgå till minst 250 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse.

2. När en behörig myndighet i en fördragsslutande stat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts skall ett certifikat som intygar detta utfärdas för fartyget. För ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat skall certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat. För ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i någon fördragsslutande stat. Certifikatet skall följa den förlaga som återges i bilagan till denna konvention, och skall innehålla följande uppgifter:
 - a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.
 - b) Namnet på den bortfraktare som faktiskt utför hela befordringen eller en del av den, och den ort där dennes huvudsakliga rörelse bedrivs.
 - c) Fartygets IMO-nummer.
 - d) Den ställda säkerhetens art och varaktighet.
 - e) Namn och den ort där den huvudsakliga rörelsen bedrivs beträffande försäkringsgivaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet, samt den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.
 - f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än försäkringens respektive den ekonomiska säkerhetens giltighetstid.
3.
 - a) En fördragsslutande stat får bemyndiga en av staten erkänd institution eller organisation att utfärda certifikatet. Institutionen eller organisationen skall underrätta staten varje gång ett certifikat utfärdas. Den fördragsslutande staten bär i varje enskilt fall det fulla ansvaret för att ett på detta sätt utfärdat certifikat är fullständigt och korrekt, och skall vidta de åtgärder som krävs för att uppfylla denna skyldighet.
 - b) En fördragsslutande stat skall underrätta generalsekreteraren om
 - i. vilka specifika ansvarsområden som delegerats till den erkända institutionen eller organisationen och vilka villkor som gäller för bemyndigandet,
 - ii. ett bemyndigande återkallas, och
 - iii. när bemyndigandet eller återkallelsen får verkan.

Bemyndigandet får ges verkan tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats.

- c) En institution eller organisation som har bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt skall åtminstone ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor som ställdes för utfärdandet inte har uppfyllts. Institutionen eller organisationen skall underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdades om återkallelsen.
4. Certifikatet skall avfattas på den utfärdande statens officiella språk. Om detta är ett annat språk än engelska, franska eller spanska skall certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk; statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.
5. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget, och en kopia skall ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.
6. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som av annan anledning än att dess giltighetstid enligt certifikatet har löpt ut kan upphöra att gälla tidigare än tre månader efter det att den sagts upp hos de myndigheter som avses i punkt 5, uppfyller kraven i denna artikel endast om certifikatet återlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat utfärdats under dessa tre månader. Detta gäller även ändringar som innebär att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven enligt denna artikel.
7. Om inte annat följer av denna artikel skall villkoren för certifikatets utfärdande och giltighet fastställas av den stat där fartyget är registrerat.
8. Ingenting i denna konvention skall tolkas som att det hindrar en fördragsslutande stat från att förlita sig på upplysningar från andra stater eller från organisationen eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen för den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt denna konvention. En fördragsslutande stat som förlitar sig på

sådana upplysningar är dock inte befriad från sitt ansvar i egen-
skap av stat som utfärdar certifikatet.

9. Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt en fördragsslutan-
de stats bemyndigande skall för tillämpningen av denna kon-
vention godtas av övriga fördragsslutande stater och tillerkännas
samma giltighet som certifikat som utfärdats eller bestyrkts av
dem, även om certifikatet avser ett fartyg som inte är registrerat
i en fördragsslutande stat. En fördragsslutande stat som anser
att den försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet
inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som
följer av denna konvention får när som helst begära överlägg-
ningar med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.
10. Talan om ersättning som täcks av försäkring eller annan eko-
nomisk säkerhet enligt denna artikel får föras direkt mot för-
säkringsgivaren eller den som tillhandahåller den ekonomiska
säkerheten. Det belopp som anges i punkt 1 utgör ansvarsgrän-
sen för försäkringsgivaren och den som tillhandahåller den eko-
nomiska säkerheten även om bortfraktaren eller den utförande
transportören inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Svaranden får
göra gällande de invändningar som den bortfraktare som avses i
punkt 1 skulle ha fått göra enligt denna konvention, med undan-
tag för invändningar om konkurs eller likvidation. Svaranden
får åberopa att skadan har orsakats genom försäkringstagarens
uppsåtliga handlande, men svaranden får inte göra gällande andra
invändningar som svaranden hade kunnat göra i en rättegång
där försäkringstagaren väckt talan mot svaranden. Svaranden har
alltid rätt att få bortfraktaren eller den utförande transportören
instämnda i målet.
11. De belopp som tillförsäkras genom försäkring eller annan eko-
nomisk säkerhet i enlighet med punkt 1 får endast användas för
betalning av fordringar som grundas på denna konvention, och
i och med utbetalningen av sådana belopp upphävs i motsva-
rande mån ansvarigheten enligt konventionen.
12. En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med
fartyg under dess flagg som omfattas av denna artikel om inte ett
certifikat har utfärdats enligt punkterna 2 eller 15.

13. Om inte annat följer av denna artikel skall varje fördragsslutande stat genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 i den utsträckning denna konvention är tillämplig.
14. Om den fördragsslutande stat som har utfärdat certifikatet enligt punkt 2 har meddelat generalsekreteraren att den håller ett register i elektroniskt format, tillgängligt för alla fördragsslutande stater, varigenom det kan bekräftas att certifikatet utfärdats och som gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 13, får en fördragsslutande stat utan hinder av punkt 5 meddela generalsekreteraren att den för de ändamål som avses i punkt 13 inte kräver att fartyg som anlöper eller lämnar hamn inom dess territorium skall medföra ombord eller uppvisa det certifikat som krävs enligt punkt 2.
15. Bestämmelserna om försäkring och annan ekonomisk säkerhet i denna artikel gäller inte fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och som inte är täckt av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Sådant fartyg skall dock ombord medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som bestyrker att fartyget ägs av den staten och att ansvaret är täckt intill det belopp som anges i punkt 1. Certifikatet skall så nära som möjligt följa den förlaga som avses i punkt 2.

ARTIKEL 5 Värdesaker

Bortfraktaren är inte ansvarig för förlust av eller skada på pengar, värdepapper, guld, silver, juveler, smycken, konstföremål eller andra värdesaker utom när sådana värdesaker har deponerats hos bortfraktaren med uttrycklig överenskommelse om att de skall förvaras under säkerhet, i vilket fall bortfraktaren är ansvarig intill den gräns som anges i artikel 8.3, såvida inte överenskommelse har träffats om en högre gräns enligt artikel 10.1.

ARTIKEL 6

Medvållande

Om bortfraktaren visar att passageraren genom fel eller försumelse har orsakat eller medverkat till passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på dennes resgods, kan den domstol som handlägger målet, i överensstämmelse med dess nationella lag, helt eller delvis befria bortfraktaren från ansvarighet.

ARTIKEL 7

Ansvarsbegränsning för personskada

1. Bortfraktarens ansvar enligt artikel 3 för en passagerares död eller personskada skall inte i något fall överstiga 400 000 beräkningsenheter per passagerare vid en och samma händelse. Om skadeståndet enligt domstolslandets lag skall betalas ut i form av periodiska utbetalningar får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.
2. En fördragsslutande stat får genom särskilda bestämmelser i sin nationella lagstiftning reglera den ansvarsgräns som anges i punkt 1, men den nationella ansvarsgränsen, om en sådan fastställts, får inte vara lägre än vad som anges i punkt 1. En fördragsslutande stat som tillämpar denna punkt skall underrätta generalsekreteraren om ansvarsgränsen eller frånvaron av gräns.

ARTIKEL 8

Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods

1. Bortfraktarens ansvar vid förlust av eller skada på handresgods skall inte i något fall överstiga 2 250 beräkningsenheter per passagerare och beföring.
2. Bortfraktarens ansvar vid förlust av eller skada på fordon inbegripet resgods i eller på fordonet skall inte i något fall överstiga 12 700 beräkningsenheter per fordon och beföring.
3. Bortfraktarens ansvar vid förlust av eller skada på annat resgods än som nämns i punkterna 1 och 2 skall inte i något fall överstiga 3 375 beräkningsenheter per passagerare och beföring.

4. Bortfraktaren och passageraren kan komma överens om att bortfraktaren skall ha rätt att göra ett avdrag, som utgör passagerarens självrisk, från skadans belopp med högst 330 beräkningsenheter vid fordonsskada och högst 149 beräkningsenheter per passagerare vid förlust av eller skada på annat resgods.

ARTIKEL 9

Beräkningsenheter och omräkning

1. Med beräkningsenhet avses i denna konvention en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens bestämmelser. De belopp som avses i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 skall räknas om till domstolslandets nationella valuta på grundval av valutans kurs i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag då domen meddelades eller den dag som parterna har kommit överens om. För fördragsslutande stater som är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. För fördragsslutande stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden beräknas värdet av den nationella valutan uttryckt i särskilda dragningsrätter på det sätt som staten ifråga bestämmer.
2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vars lagstiftning inte tillåter att punkt 1 tillämpas får vid statens ratifikation, godtagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen, eller när som helst därefter, lämna en förklaring om att den beräkningsenhet som avses i punkt 1 skall motsvara 15 guldfranc. En guldfranc enligt denna punkt motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Omräkningen från guldfranc till nationell valuta skall ske enligt den berörda statens lag.
3. Beräkningen enligt punkt 1 sista meningen och omräkningen enligt punkt 2 skall göras på ett sådant sätt att de belopp som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 får ett realvärde i den fördragsslutande statens nationella valuta som så långt möjligt är lika med vad som skulle ha blivit fallet om beräkningen gjorts enligt de tre första meningarna i punkt 1. En fördragsslutande stat skall underrätta generalsekreteraren om vilken

beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1 eller om resultatet av omräkningen enligt punkt 2 när staten deponerar sitt ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention, samt när staten ändrar beräknings- eller omräkningsmetod.

ARTIKEL 10

Tilläggsbestämmelser om ansvarsgränser

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än vad som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.
2. Räkna på skadestånd och rättegångskostnader skall inte omfattas av de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

ARTIKEL 11

Befrielse från och begränsning av ansvar för bortfraktarens anställda

Om talan med anledning av skada som omfattas av denna konvention väcks mot någon av bortfraktarens eller den utförande transportörens anställda eller andra som de anlitat för befordringen har en sådan anställd eller medhjälpare, om han visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvar som bortfraktaren eller den utförande transportören är berättigade att åberopa enligt denna konvention.

ARTIKEL 12

Sammanläggning av fordringar

1. Ansvarsgränserna i artiklarna 7 och 8 skall tillämpas på summan av samtliga skadeståndskrav som har uppkommit i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på hans resgods.
2. I fråga om befordran som utförts av en utförande transportör skall summan av de skadeståndsbelopp som bortfraktaren och den utförande transportören samt deras anställda och andra som de anlitat för befordringen, vilka handlat i tjänsten eller för uppdra-

gets fullgörande, förpliktas utge inte överstiga det högsta belopp som enligt denna konvention kan komma i fråga för antingen bortfraktaren eller den utförande transportören; ingen av de nämnda personerna skall dock vara ansvarig med ett belopp överstigande den gräns som gäller för honom.

3. Närhelst en av bortfraktarens eller den utförande transportörens anställda eller medhjälpare enligt artikel 11 i denna konvention har rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8, får summan av de skadeståndsbelopp som bortfraktaren, eller i förekommande fall den utförande transportören, och den anställde eller medhjälparen i fråga förpliktas utge inte överstiga dessa gränser.

ARTIKEL 13

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

1. Bortfraktaren har inte rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 och i artikel 10.1 om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.
2. Bortfraktarens eller den utförande transportörens anställda eller andra som de anlitat för befordringen har inte rätt att åberopa dessa ansvarsgränser om det visas att de, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

ARTIKEL 14

Grunden för skadeståndskrav

Talan angående skadestånd i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på resgods får inte väckas mot bortfraktaren eller den utförande transportören annat än enligt denna konvention.

ARTIKEL 15

Reklamation vid förlust av eller skada på resgods

1. Passageraren skall skriftligen underrätta bortfraktaren eller den person som denna anlitat för befordringen:
 - a) vid uppenbar skada på resgods;
 - i. i fråga om handresgods, före eller i samband med passagerarens ilandstigning;
 - ii. i fråga om allt annat resgods, före eller i samband med dess utlämnande;
 - b) vid resgodsskada som inte är uppenbar eller vid förlust av resgods, inom femton dagar från dagen för ilandstigningen eller resgodsets utlämnande eller från den tidpunkt då sådant utlämnande skulle ha ägt rum.
2. Om passageraren inte iakttar föreskrifterna i denna artikel skall han antas ha mottagit resgodset i oskadat skick, såvida inte motsatsen bevisas.
3. Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om vid tiden för mottagandet resgodsets skick har varit föremål för gemensam besiktning eller inspektion.

ARTIKEL 16

Preskriptionstid för skadeståndsfordringar

1. Skadeståndsfordringar på grund av passagerares död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgods preskriberas efter en tid av två år.
2. Preskriptionstiden skall räknas enligt följande:
 - a) vid kroppsskada, från dagen för passagerarens ilandstigning;
 - b) vid dödsfall under befordringen, från den dag passageraren skulle ha stigit i land och, ifall kroppsskada under befordringen lett till passagerarens död efter ilandstigningen, från dagen för dödsfallet, förutsatt att denna tidsperiod inte överstiger tre år från ilandstigningsdagen;
 - c) vid förlust av eller skada på resgods, från dagen för ilandstigningen eller, om den dagen är senare, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum.

3. Villkoren för förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden skall bestämmas enligt domstolslandets lag, men talan enligt denna konvention får inte i något fall väckas senare än
 - a) fem år efter det att passageraren steg i land eller, om detta är senare, skulle ha stigit i land, dock senast
 - b) tre år efter det att käranden fick eller rimligen borde ha fått kännedom om den skada eller förlust händelsen orsakat.
4. Utan hinder av vad som sägs i punkterna 1–3 i denna artikel kan preskriptionstiden förlängas genom en förklaring av bortfraktaren eller genom överenskommelse mellan parterna efter skadans uppkomst. Förklaringen eller överenskommelsen skall ske skriftligen.

ARTIKEL 17

Laga domstol

1. Talan enligt artiklarna 3 och 4 i denna konventionen skall, enligt kärandens val, väckas vid någon av nedanstående domstolar, under förutsättning att domstolen ligger i en fördragsslutande stat och, om flera domstolar i staten är behöriga, statens nationella lagstiftning om laga domstol följs:
 - a) Domstol i den stat där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse.
 - b) Domstolen för avgångs- eller bestämmelseorten enligt befodringsavtalet.
 - c) Domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt.
 - d) Domstol i den stat där befodringsavtalet ingicks, om svaranden har ett driftställe för sin rörelse i staten och är underkastad dess domsrätt.
2. Talan enligt artikel 4a skall, efter kärandens val, väckas vid någon av de domstolar där talan enligt punkt 1 kan väckas mot bortfraktaren eller den utförande transportören.
3. Efter den händelse som orsakade skadan kan parterna avtala att skadeståndstalan skall väckas inom någon annan jurisdiktion eller hänskjutas till skiljedom.

ARTIKEL 17a

Erkännande och verkställighet

1. En dom som har meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 17 skall, om den är verkställbar i den stat där den meddelades och har vunnit laga kraft, erkännas av andra fördragsslutande stater utom om
 - a) domen erhållits med svikliga medel, eller
 - b) svaranden inte fått skäligt rådrom och rimlig möjlighet att föra sin talan.
2. En dom som erkänns i enlighet med punkt 1 skall vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart statens formella krav för verkställigheten har uppfyllts. De formella kraven får inte medge någon omprövning i sak av målet.
3. En fördragsslutande stat får tillämpa andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar, om tillämpningen av dessa bestämmelser leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning som i enlighet med punkterna 1 och 2.

ARTIKEL 18

Avtalsbestämmelsers ogiltighet

Avtalsvillkor som fastställts före den händelse som orsakat en passagerares död eller personskada eller förlust av eller skada på passagerarens resgods och som syftar till att befria den som är ansvarig enligt denna konvention från ansvar gentemot passageraren eller till att bestämma en lägre ansvarsgräns än som har fastställts i denna konvention är, med undantag för vad som föreskrivs i artikel 8.4, ogiltiga, liksom avtalsvillkor som syftar till att flytta bevisbördan från bortfraktaren eller den utförande transportören eller begränsa den valmöjlighet som anges i artikel 17.1 eller 17.2; ogiltigheten av ett sådant avtalsvillkor skall dock inte föranleda att befodringsavtalet blir ogiltigt, utan detta förblir underkastat denna konvention.

ARTIKEL 19

Andra konventioner om ansvarsbegränsning

Denna konvention skall inte inskränka bortfraktarens, den utförande transportörens och deras anställdas eller medhjälparens rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

ARTIKEL 20

Atomskada

Ansvar skall inte uppkomma enligt denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka:

- a) om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergins område i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet av den 28 januari 1964, eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft, eller
- b) om den driftansvarige för en kärnanläggning är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla hänseenden är lika förmånlig för den skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen, eller enligt ändringar eller protokoll till dessa som har trätt i kraft.

ARTIKEL 21

Kommersiell befordran som utförs av offentlig myndighet

Denna konvention skall tillämpas på kommersiell befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet enligt ett befodringsavtal av den innebörd som anges i artikel 1.

ARTIKEL 22

Förbehåll

1. Fördragsslutande stat kan, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande av eller anslutning till denna konvention skriftligen förklara att den inte skall tillämpa konventionen när passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten.

2. Förklaring som lämnas enligt punkt 1 i denna artikel kan när som helst återkallas genom en skriftlig underrättelse till organisationens generalsekreterare.

ARTIKEL 22a
Konventionens slutbestämmelser

Slutbestämmelser i denna konvention är artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Beteckningen fördragsslutande stater i denna konvention avser fördragsslutande stater i protokollet.

SLUTBESTÄMMELSER

[Artiklarna 17–25 i 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.]

ARTIKEL 17
Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande
och anslutning

1. Detta protokoll skall vara öppet för undertecknande i organisationens högkvarter från den 1 maj 2003 till den 30 april 2004, och skall därefter vara öppet för anslutning.
2. En stat kan uttrycka sitt samtycke till att bli bundet av protokollet genom
 - a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
 - b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
 - c) anslutning.
3. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning sker genom deponering av ett formellt instrument för detta ändamål hos generalsekreteraren.
4. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet som deponerats efter det att en ändring av protokollet har trätt i kraft beträffande samtliga fördragsslutande parter, eller efter fullgörandet av samtliga de åtgärder som krävs

för ändringens ikraftträdande beträffande dessa parter, skall anses avse protokollet i dess ändrade lydelse.

5. För att kunna uttrycka sitt samtycke till att bli bunden av detta protokoll måste en stat som är part i följande traktater säga upp dem:
 - a) Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättad i Aten den 13 december 1974.
 - b) Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London den 19 november 1976 och
 - c) Protokoll till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, upprättat i London 29 mars 1990,

med verkan från den dag då protokollet träder i kraft f partens vidkommande i enlighet med artikel 20.

ARTIKEL 18

Stater med mer än ett rättssystem

1. En stat som har två eller fler territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas i frågor som omfattas av detta protokoll får vid statens undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning förklara att protokollet skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem, och får när som helst ändra detta genom en ny förklaring.
2. En sådan förklaring skall meddelas generalsekreteraren och uttryckligen ange de territoriella enheter där protokollet är tillämpligt.
3. När det gäller fördragsslutande stater som har avgivit en sådan förklaring skall
 - a) hänvisningar till den stat där fartyget är registrerat och, när det gäller certifikat om obligatorisk försäkring, till utfärdande eller bestyrkande stat tolkas som hänvisningar till den territoriella enhet där fartyget är registrerat respektive certifikatet har utfärdats eller bestyrkts;
 - b) hänvisningar till nationell lagstiftning, nationella ansvarsgränser och nationell valuta tolkas som hänvisningar till den

- lagstiftning, de ansvarsgränser och den valuta som gäller i den berörda territoriella enheten; och
- c) hänvisningar till domstolar och till domar som skall erkännas i de fördragsslutande staterna tolkas som hänvisningar till domstolar respektive domar som skall erkännas i den berörda territoriella enheten.

ARTIKEL 19

Regionala organisationer för ekonomisk integration

1. Regionala organisationer för ekonomisk integration som är sammansatta av suveräna stater och till vilka dess medlemsstater har överlåtit behörigheten i vissa frågor som regleras i detta protokoll får underteckna, ratificera, godta, godkänna eller ansluta sig till detta protokoll. En regional organisation för ekonomisk integration som är part i detta protokoll skall ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat när det gäller de frågor i protokollet som omfattas av dess behörighet.
2. En regional organisation för ekonomisk integration får i frågor inom dess behörighetsområden utöva sin rösträtt med ett antal röster som motsvarar det antal av dess medlemsstater som är parter i detta protokoll och som har överlåtit behörigheten i den berörda frågan till den. Den får inte utöva sin rösträtt om dess medlemsstater utövar sin, och vice versa.
3. När antalet fördragsslutande stater är avgörande enligt protokollet, t.ex. vid tillämpning av artiklarna 20 och 23, skall en regional organisation för ekonomisk integration inte räknas som en fördragsslutande stat utöver de av dess medlemsstater som är fördragsslutande stater.
4. En regional organisation för ekonomisk integration skall vid dess undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning avge en förklaring till generalsekreteraren i vilken anges de frågor som regleras i protokollet beträffande vilka behörigheten har överförs till den regionala organisationen från de av dess medlemsstater som har undertecknat protokollet eller är fördragsslutande stater, och övriga inskränkningar av betydelse i denna behörighet. Den regionala organisationen skall omedelbart underrätta generalsekreteraren när behörighetsför-

delningen enligt förklaringen ändras, även när ytterligare behörighet överförs. Generalsekreteraren skall tillhandahålla sådana förklaringar i enlighet med artikel 24 i detta protokoll.

5. Fördragsslutande stater som är medlemsstater i en regional organisation för ekonomisk integration som är part i detta protokoll skall antas ha behörighet i alla frågor som regleras i protokollet för vilka någon förklaring om behörighetsöverföring till den regionala organisationen eller annan underrättelse därom inte har lämnats i enlighet med punkt 4.

ARTIKEL 20

Ikraftträdande

1. Detta protokoll träder i kraft tolv månader efter det att tio stater antingen undertecknat protokollet utan förbehåll avseende ratifikation, godtagande eller godkännande eller deponerat sitt ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos generalsekreteraren.
2. För stater som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till detta protokoll efter det att förutsättningarna för ikraftträdande enligt punkt 1 har uppfyllts skall protokollet träda i kraft tre månader efter det att staten har deponerat sitt instrument, dock tidigast när detta protokoll träder i kraft enligt punkt 1.

ARTIKEL 21

Uppsägning

1. En fördragsslutande stat kan säga upp detta protokoll när som helst efter det att protokollet har trätt i kraft för staten.
2. Uppsägningen sker genom deponering av ett instrument om uppsägning hos generalsekreteraren.
3. Uppsägningen får verkan tolv månader efter deponeringen av instrumentet om uppsägning, eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

4. I förhållandet mellan de fördragsslutande staterna till detta protokoll anses en stat som säger upp konventionen i enlighet med artikel 25 i konventionen inte samtidigt säga upp konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.

ARTIKEL 22 Revidering och ändring

1. Organisationen får sammankalla en konferens med syfte att revidera eller ändra detta protokoll.
2. Organisationen skall sammankalla parterna i protokollet till en konferens i syfte att se över eller ändra protokollet om minst en tredjedel av parterna begär det.

ARTIKEL 23 Ändring av ansvarsgränserna

1. Det särskilda förfarande som anges i denna artikel skall endast användas för ändring av de ansvarsgränser som anges i artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, och påverkar inte tillämpningen av artikel 22.
2. På begäran av minst hälften av de fördragsslutande staterna i detta protokoll, dock minst sex, skall ett förslag till ändring av ansvarsgränserna eller självriskerna enligt artiklarna 3.1, 4a.1 och 7.1 och artikel 8 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.
3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan skall läggas fram för organisationens juridiska kommitté (nedan kallad juridiska kommittén) för övervägande, vilket får äga rum tidigast sex månader efter översändandet.
4. Alla fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemsstater i organisationen eller inte.

5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 4, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll är närvarande vid röstningstillfället.
6. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av gränserna skall den ta hänsyn till inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan på försäkringskostnaderna som ändringsförslaget medför.
7.
 - a) Ändringar i ansvarsgränserna med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän fem år förflutit från den dag då detta protokoll öppnades för undertecknande och inte heller förrän fem år förflutit från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.
 - b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som lagts fast i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll, ökat med sex procent per år, inklusive den procentuella höjningen från föregående år, räknat från den dag protokollet öppnades för undertecknande.
 - c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som lagts fast i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll.
8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 skall av organisationen delges de fördragsslutande staterna. Ändringen skall anses godtagen när 18 månader har förflutit från under rättelsen, om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs av juridiska kommittén har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen, som då anses förkastad och inte får någon verkan.
9. En ändring som har godtagits i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtogs.

10. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp protokollet i enlighet med artikel 21.1 och 21.2 senast sex månader innan ändringen träder i kraft. Uppsägningen får verkan när ändringen träder i kraft.
11. En stat som blir fördragsslutande part innan 18-månadersperioden för en ändrings godtagande har löpt ut blir bunden av ändringen om den träder i kraft. En stat som blir fördragsslutande part efter den perioden blir bunden av ändringen om den har godtagits i enlighet med punkt 8. I de fall som anges i denna punkt blir en stat bunden av en ändring när den träder i kraft eller när protokollet träder i kraft för den staten, om detta sker senare.

ARTIKEL 24

Deponering

1. Detta protokoll och de ändringar som antagits i enlighet med artikel 23 skall deponeras hos generalsekreteraren.
2. Generalsekreteraren skall
 - a) informera alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till protokollet om
 - i. varje nytt undertecknande och ny deponering av ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, och om vilken dag det skedde,
 - ii. varje förklaring och underrättelse enligt artiklarna 9.2 och 9.3, 18.1 och 19.4 i konventionen i dess lydelse enligt detta protokoll,
 - iii. dagen för protokollets ikraftträdande,
 - iv. varje förslag om ändring av ansvarsgränserna som lagts fram i enlighet med artikel 23.2 i detta protokoll,
 - v. varje förslag som har antagits i enlighet med artikel 23.5 i detta protokoll,
 - vi. varje ändring som anses godtagen i enlighet med artikel 23.8 i detta protokoll, och om vilken dag ändringen träder i kraft enligt punkterna 9 och 10 i den artikeln,
 - vii. varje deponering av ett instrument om uppsägning av protokollet, och om vilken dag det skedde och när uppsägningen får verkan,

- viii. all annan kommunikation som föreskrivs i detta protokoll;
 - b) överlämna bestyrkta kopior av protokollet till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till det.
3. Så snart detta protokoll har trätt i kraft skall generalsekreteraren överlämna texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande i enlighet med artikel 102 av Förenta nationernas stadga.

ARTIKEL 25 Språk

Detta protokoll är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka samtliga texter är lika giltiga.

UPPRÄTTAT I LONDON den 1 november 2002.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

BILAGA TILL ATENKONVENTIONEN

**CERTIFIKAT ANGÅENDE FÖRSÄKRING ELLER
ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVAR
FÖR PASSAGERARES DÖD ELLER PERSONSKADA**

Utfärdat i enlighet med artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods.

Fartygets namn	Siffror eller bokstäver som identifierar fartyget	Fartygets IMO-nummer	Hemort	Namnet på den bortfraktare som faktiskt utför befordringen, och fullständig adress till det driftställe där denne har sin huvudsakliga rörelse

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel 4a i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods.

Säkerhetens art:

Säkerhetens giltighetstid:

Namn och adress för försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn:

Adress:

.....

Detta certifikat gäller till

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

.....

(Statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 skall följande text användas:

Detta certifikat är utfärdat enligt bemyndigande av regeringen i

.....

(statens fullständiga namn) av

(institutionens eller organisationens namn)

Utfärdat i den

(ort)

(datum)

.....
(Den utfärdande eller bestyrkande
tjänstemannens underskrift och titel)

Anvisningar

1. Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig myndighet.
2. Om flera personer tillhandahåller säkerhet skall det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
3. Om flera slags säkerheter ställs skall dessa anges.
4. Under rubriken Säkerhetens giltighetstid skall även anges från vilken dag säkerheten gäller.
5. Under rubriken Namn och adress för försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet skall även anges var personen har sin huvudsakliga rörelse. I tillämpliga fall skall det även anges vid vilket driftställe försäkringen utfärdats eller säkerheten ställs.

Ansvarsförsäkring vid sjötransporter

*Om genomförandet av försäkringsdirektivet
i svensk rätt*

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

Stockholm 2011

Till Justitiedepartementet

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

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

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

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

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

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

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

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

Stockholm i juli 2011

Gudmund Toijer

/Charlotte Björklund Ugglå

Innehåll

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

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

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

Bilagor

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

Sammanfattning

Utredningens förslag

Utredningen lämnar i denna promemoria förslag till hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet) ska genomföras i svensk rätt.

Försäkringsdirektivet ingår i en rad av åtgärder för att stärka sjösäkerheten. Det huvudsakliga syftet med direktivet är att passagerarnas skadeståndsansättning ska kunna garanteras genom införandet av en obligatorisk ansvarsförsäkring.

I promemorian redovisas hur en obligatorisk ansvarsförsäkring bör regleras i sjölagen (1994:1009) och hur direktivets krav på försäkringsbevis bör uppfyllas. Det föreslås att inte bara svenska utan också utländska fartyg, om de är verksamma i Sverige, ska vara försäkrade. Utredningen analyserar i vilken utsträckning gällande svensk försäkringsrätt bör vara tillämplig på försäkringar enligt de nya reglerna, och utredningen föreslår vissa ändringar i fartygssäkerhetslagen (2003:364) (FSL) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (FSF) för att genomföra direktivets krav på inspektion, efterlevnad, utvisning med mera.

Bestämmelser för tillämpningsområdet

Försäkringsdirektivet innehåller generella minimibestämmelser som, med vissa undantag, tar sikte på alla typer av fartyg med en viss bruttodräktighet. Detta innebär att både passagerar- och lastfartyg omfattas av direktivet samt att medlemsstaterna i nationell lagstiftning har möjlighet att gå längre än direktivets krav.

Försäkringsdirektivet omfattar endast havsgående fartyg. Inom EU skiljer sig förhållandena åt för trafiken på de inre vattenvägarna

och havssjöfarten och fartyg som trafikerar inre vattenvägar är ofta byggda på ett annat sätt än havsgående fartyg. Detta har lett till separata regelverk för de olika typerna av sjöfart. I Sverige gäller enhetliga bestämmelser oavsett sjöfarts typ. Det rör sig i praktiken inte heller sällan om samma slags eller till och med om samma fartyg som går i havs- och inlandssjöfart. Utredningen föreslår därför att bestämmelserna om försäkringsplikt ska gälla både havs- och inlandssjöfart.

Försäkringsplikten ska enligt direktivet omfatta fartyg med en bruttodräktighet av minst 300. Utredningen har ansett att det ligger ett betydande egenvärde i att ansluta sig till direktivets gräns i fråga om bruttodräktighet. Svenska särregler i detta avseende kan skapa olikformiga ekonomiska förutsättningar för redare från olika unionsstater. Av betydelse i denna fråga är att passagerarnas rätt till ersättning täcks av Atenförordningen, också när det gäller fartyg med en bruttodräktighet av mindre än 300. En förutsättning är emellertid att Sverige utnyttjar möjligheten i Atenförordningen att tillämpa förordningen även på fartyg av klass C, D och E. Ett ytterligare argument för att inte låta fartyg med en bruttodräktighet under 300 omfattas av försäkringsplikten är att skärpta förpliktelser skulle leda till försämrade förutsättningar för den svenska skärgårdstrafiken. Utredningen föreslår därför att försäkringsskyldigheten ska gälla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300.

Fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift ska i enlighet med direktivet undantas från försäkringsplikten. Utredningen föreslår därför att dessa fartyg inte ska omfattas av skyldigheten att vara försäkrade.

Utredningen föreslår att de generella bestämmelserna om försäkringsplikt, i likhet med vad som anges i direktivet, inte ska påverka försäkringskravet för fartyg som omfattas av reglerna om oljeskada i 10 kap. sjölagen.

Obligatorisk ansvarsförsäkring

Försäkring definieras i direktivet som en försäkring med eller utan självrisk. Definitionen innefattar skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, företagsförsäkringar hos försäkringsbolag, samt andra effektiva försäkringsformer, såsom styrkt självförsäkring. Även finan-

siella säkerheter med liknande skyddsvillkor omfattas av begreppet försäkring.

Medlemsstaten ska enligt direktivet kräva att ägaren till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg. I svensk rätt har flertalet skyldigheter avseende ett fartyg kopplats till dess redare. Som huvudregel är fartygets ägare även redare. Med ”redare” avses normalt den som utrustar och håller ett fartyg i drift. Redaren är även ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Det är vidare redaren som har rätt att begränsa sitt ansvar enligt 9 kap. 1 § sjölagen. Enligt utredningens uppfattning, är det följdriktigt att lägga ansvaret för drift och försäkring på samma part. Redaren är den som i svensk rätt bäst motsvarar det rättssubjekt som i direktivet är skyldig att hålla fartyget försäkrat. Utredningen föreslår därför att skyldigheten att ha försäkring eller finansiell säkerhet ska gälla fartygets redare. Denna fördelning av ansvaret innebär inte nödvändigtvis att försäkringen av ett fartyg inte kan hanteras av ett managementbolag. Det väsentliga är att försäkringen tecknas eller att den finansiella säkerheten utställs på sådant sätt att det är redaren som har försäkringen för fartyget.

Enligt försäkringsdirektivet ska redaren för ett svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ha en försäkring som täcker sjörättsliga skadeståndsanspråk enligt begränsningskonventionen. Begränsningskonventionen har genomförts genom bestämmelser i 9 kap. sjölagen. Utredningen föreslår därför en skyldighet för redare för svenska fartyg att ha en försäkring eller finansiell säkerhet som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ sjölagen. Försäkringen ska täcka de anspråk och belopp som anges i 9 kap. sjölagen för att vara tillräcklig. Redarens försäkring eller finansiella säkerhet måste även täcka fordringar som orsakats av krig, inbördeskrig, terroristhandling, bunkerolja, andra typer av olja än beständig mineralolja och vrakborttagning för att försäkringen ska anses vara tillräcklig.

Redaren för ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 är enligt direktivet skyldig att ha försäkring eller finansiell säkerhet, om fartyget anlöper svensk hamn. Ett fartyg kan av olika skäl inte alltid anlöpa en hamn. I vissa fall hindras fartyget av att hamnen inte är tillräckligt djup eller att hamnen av utrymmesskäl inte har möjlighet att ta emot samtliga fartyg. Dessa fartyg kan av praktiska hänsyn istället hänvisas till en tilläggs- eller ankarplats. Utredningen föreslår därför att redaren för ett utländskt fartyg med

en bruttodräktighet av minst 300 är skyldig att ha försäkring eller finansiell säkerhet om fartyget anlöper svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats.

Försäkring av utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium

Sverige kan enligt försäkringsdirektivet kräva att utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, som är verksamma i Sverige är försäkrade. En sådan bestämmelse måste stämma överens med internationell rätt.

Utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium utgör en potentiell risk för att orsaka en sjöfartsolycka. Att inte låta skyldigheten i fråga om försäkring eller finansiell säkerhet omfatta dessa fartyg kan innebära en inte obetydlig brist i de skadelidandes skydd. Utredningen föreslår därför att även utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, som är verksamma på svenskt sjöterritorium ska ha försäkring eller finansiell säkerhet. För att de fartyg som är på oskadlig genomfart inte ska omfattas av skyldigheten föreslår utredningen att kravet på försäkring eller finansiell säkerhet inte ska gälla om det strider mot internationell rätt.

Försäkringsbevis

Innehavet av en försäkring ska enligt direktivet styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget. Försäkringsbeviset ska visa att en tillräcklig försäkring finns för fartyget och innehålla vissa i direktivet angivna uppgifter. Utredningen föreslår därför att befälhavaren på ett fartyg, som omfattas av skyldigheten att ha en försäkring eller finansiell säkerhet, ska ombord på fartyget medföra bevis som visar att skyldigheterna fullgjorts. Beviset ska ha utfärdats av försäkringsgivaren eller den som ställt ut säkerheten. Utredningen föreslår, med hänsyn till uppgifternas detaljerade karaktär, att de föreskrivna uppgifterna kan anges i förordningsform.

Eftersom direktivet öppnar för andra sätt att försäkra sig än genom en ansvarsförsäkring måste andra handlingar än traditionella försäkringsbrev accepteras som bevis om försäkring eller finansiell säkerhet. För att beviset eller bevisen ska kunna godkännas av till-

synsmyndigheten är emellertid det avgörande, enligt utredningens uppfattning, att dokumentationen verkligen innehåller samtliga de föreskrivna uppgifterna

Beviset eller bevisen ska enligt direktivet medföras ombord på fartyget. Det bör enligt utredningens mening vara upp till fartygets redare att avgöra på vilket sätt beviset ska medföras ombord på fartyget. Enligt utredningens uppfattning måste lagstiftningen lämna utrymme för en utveckling i riktning mot ökad användning av elektroniska dokument. Det ytterst avgörande är dock att inspektionsmyndigheten kan genomföra sin kontroll.

Krav direkt mot försäkringsgivaren

En möjligheten för den skadelidande att rikta sitt krav på skadestånd direkt mot försäkringsgivaren finns i 9 kap. 7 § första stycket försäkringsavtalslagen (2005:104) (FAL). En av förutsättningarna är att den försäkrade enligt lag eller annan författning är skyldig att ha ansvarsförsäkring som omfattar skadan. FAL tillämpas endast då den försäkrade tecknat en försäkring hos ett försäkringsbolag. Efter att försäkringsdirektivet genomförts i svensk rätt kommer det att finnas en skyldighet för redaren att enligt lag ha en ansvarsförsäkring. Utredningen gör därmed bedömningen att en skadelidande vid sjötransporter har en direktkravs rätt enligt FAL efter det att direktivet genomförts i svensk rätt vad gäller ansvarsförsäkringar som tecknats hos en P&I-klubb eller ett försäkringsbolag. I de fall en redare ställt finansiell säkerhet eller självförsäkrat genom ett captivebolag omfattas inte den skadelidande av direktkravs rätten i FAL.

Utredningens utgångspunkt är att det ska uppnås ett så starkt och effektivt skydd som möjligt för de skadelidande. Utredningen är således av den uppfattningen att den skadelidande vid sjötransporter bör ha en möjlighet att vända sig direkt mot försäkringsgivaren. Detta gäller även då redaren försäkrat sitt ansvar genom en finansiell säkerhet eller självförsäkrat genom ett captivebolag. Utredningen föreslår således en kompletterande bestämmelser till försäkringsdirektivet om direktkrav i en sådan situation.

En förenkling av tillämpningen, sammantaget med att det avseende de finansiella säkerheterna och självförsäkring måste införas en direktkravs rätt gör att utredningen föreslår att det bör införas en ny särskild bestämmelse om direktkrav i sjölagen. Lagstiftaren har

nyligen, genom antagandet av den nya FAL, tagit ställning till hur en direktkravs rätt bör utformas. I lagstiftningsarbetet har en avvägning gjorts mellan å ena sidan den skadelidandes ställning och å andra sidan försäkringsbolagets och den försäkrades intressen. Utredningen föreslår därför att det i en särskild bestämmelse i sjölagen anges att när det finns en försäkring, vilket inkluderar viss form av självförsäkring, eller finansiell säkerhet får den skadelidande rikta krav direkt mot försäkringsgivaren eller utställaren av säkerheten i enlighet med bestämmelserna om direktkrav i FAL.

Tillsyn och inspektion

Varje medlemsstat ska enligt försäkringsdirektivet se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet kontrolleras att ett försäkringsbevis medförs ombord. Direktivets krav på en kontroll av bevis om försäkring eller finansiell säkerhet innebär, enligt utredningens mening, indirekt också en kontroll av försäkringsskyldigheten.

Hamnstatskontroll genomförs i form av en inspektion. I Sverige är Transportstyrelsen hamnstatskontrollmyndighet. För att uppfylla direktivets krav föreslår utredningen att det vid en inspektion i form av en hamnstatskontroll undantagslöst ska kontrolleras att ett fartyg har en försäkring eller en finansiell säkerhet och att ett bevis därom medförs ombord på fartyget.

Försäkringsdirektivet uppställer endast krav på att försäkringsbevis på utländska fartyg ska kontrolleras i hamn. Det förhållande att utredningen har föreslagit att försäkringsplikten ska omfatta svenska fartyg samt utländska fartyg som angör en tilläggs- eller ankarplats eller som är verksamma på svenskt sjöterritorium innebär dock, enligt utredningens mening, att det måste finnas en möjlighet till inspektion av dessa fartyg i syfte att kontrollera att de har försäkring, finansiell säkerhet och ett bevis som visar att skyldigheten fullgjorts. Utredningen föreslår därför att det även vid andra inspektioner än vid hamnstatskontroll ska undersökas om dessa skyldigheter fullgörs. Tillsynsmyndigheten har dock avseende dessa inspektioner i vissa fall möjlighet att underlåta en sådan kontroll.

Utvisning och förbud att anlöpa hamn m.m.

Om ett giltigt försäkringsbevis inte medförs ombord får den behöriga myndigheten enligt försäkringsdirektivet utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget. I svensk rätt finns det inte några regler om utvisning. Utredningen föreslår därför att utvisning ska kunna ske av utländska fartyg från svenskt sjöterritorium. Ett sådant beslut ska grundas på att fartyget inte har en tillräcklig försäkring eller finansiell säkerhet. Utvisningsbeslutet kan även grundas på att ett fartyg inte medför ett bevis om att skyldigheterna i fråga om försäkring eller säkerhet fullgjorts samt att ett sådant bevis inte innehåller erforderliga uppgifter.

Ett utvisningsbeslut får inte enligt försäkringsdirektivet påverka tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet¹ som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl. Bestämmelserna i hamnstatskontrolldirektivet om förbud mot resa har genomförts genom reglerna i 6 kap. FSL. Utredningen föreslår därför att ett beslut om utvisning inte får meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ FSL.

Ett beslut om utvisning ska enligt direktivet anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i svensk rätt och utredningen föreslår därför att en sådan bestämmelse ska intas i FSF.

I försäkringsdirektivet kopplas ett nekat tillträde till hamn på beslutet om utvisning. Detta görs genom att medlemsstaterna efter att ett utvisningsbeslut utfärdats i ett land som är medlem i EU ska neka det fartyg som utvisats tillträde till hamn fram till dess att fartygsägaren visar upp ett giltigt försäkringsbevis. Kravet på försäkring eller finansiell säkerhet gäller enligt utredningens förslag även utländska fartyg som anlöper svensk tilläggs- eller ankarplats eller utövar verksamhet på svenskt sjöterritorium. Utredningen föreslår därför att tillsynsmyndigheten ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning på grund av avsaknad av försäkring, finansiell säkerhet eller bevis om försäkring eller säkerhet fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU.

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

Ansvarsbestämmelser

Medlemsstaterna ska enligt försäkringsdirektivet fastställa ett sanktionssystem för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med direktivet. För att inskräpa vikten av att redaren har en försäkring eller finansiell säkerhet samt att förekomsten av en försäkring eller finansiell säkerhet ska kunna kontrolleras genom att ett bevis medförs ombord på fartyget bör dessa skyldigheter sanktioneras genom straffansvar.

Utredningen föreslår att en redare som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Utredningen föreslår att en befälhavare som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet döms till böter. Befälhavaren är den högsta ansvariga personen på ett fartyg. Det är befälhavarens ansvar att känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera och på de orter som det ska anlöpa. En försummelse att inte medföra ett sådant bevis får enligt utredningens mening anses utgöra en ordningsförseelse, varför endast böter bör ingå i straffskalan.

Enligt 8 kap. 1 § FSL döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § FSL mot tillträde till hamn till böter eller fängelse i högst ett år. Denna ansvarsbestämmelse kommer, enligt utredningens bedömning, att omfatta även den situation att det uppsåtligt eller av oaktsamhet sker ett åsidosättande av Transportstyrelsens förbud att anlöpa en hamn på grund av ett tidigare fattat utvisningsbeslut. Det bör enligt utredningens uppfattning även vara straffsanktionerat att bryta mot ett tillträdsförbud som avser tilläggs- och ankarplats samt ett förbud mot att bedriva verksamhet på svenskt sjöterritorium.

Författningsförslag

1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs² i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att rubriken till 7 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 7 kap. 2–5 §§ och 20 kap. 16 §,

dels att rubriken närmast före 7 kap. 1 § ska lyda ”Redarens ansvar”,

dels att det ska införas nya rubriker närmast före 7 kap. 2 §, 3 §, 4 § och 5 § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar

Föreslagen lydelse

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsplikt

Försäkringsplikt

2 §

Redaren för ett svenskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, ska ha en försäkring eller en finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor som täcker sådana krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§.

Vad som sägs i första stycket

² Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

gäller även redaren för ett utländskt fartyg, vilket har en bruttodräktighet av minst 300, om fartyget på svenskt sjöterritorium

- 1. används för verksamhet,*
- 2. anlöper eller lämnar hamn,*
- eller*
- 3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.*

Detta gäller dock inte om kravet på försäkring eller finansiell säkerhet strider mot internationell rätt.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller inte fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Försäkringsplikten enligt första och andra styckena omfattar inte sådana krav som anges i 10 kap.

Försäkringsbevis

3 §

Befälhavaren på ett fartyg, vilket omfattas av skyldigheten att ha en försäkring eller finansiell säkerhet enligt 2 §, ska ombord medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som visar att skyldigheten fullgjorts. Beviset ska vara utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt ut säkerheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om innehållet i beviset.

Direktkrav mot försäkringsgivaren

4 §

När det finns en sådan försäkring som avses i 2 §, får den skadelidande rikta krav direkt mot försäkringsgivaren i enlighet med bestämmelserna om direktkrav i försäkringsavtalslagen (2005:104).

Vad som föreskrivs i försäkringsavtalslagen om direktkrav tillämpas också i fråga om sådan finansiell säkerhet som avses i 2 §.

Sanktioner och tillsyn

5 §

Bestämmelser om sanktioner och tillsyn avseende skyldigheterna enligt 2 och 3 §§ finns i 20 kap. 16 § och i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

20 kap.

16 §

En redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor enligt 7 kap. 2 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 3 §, döms till böter.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2012.

2 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Härigenom föreskrivs³ i fråga om fartygssäkerhetslagen (2003:364) dels att 7 kap. 7 § och 8 kap. 1 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 5 kap. 8 a §, dels att rubriken närmast före 7 kap. 7 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

8 a §

Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

1. om skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) fullgörs,

2. om bevis om försäkring eller finansiell säkerhet medförs ombord på fartyg enligt 7 kap 3 § sjölagen.

Vid en inspektion i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll⁴ gäller, i stället för bestämmelserna i första stycket, att det ska undersökas om skyldigheterna enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen fullgörs.

³ Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

⁴ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, Celex 32009L0016.

7 kap. Förbud att anlöpa svensk hamn

Regeringen får meddela sådana föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite.

7 kap. *Utvisning och förbud att anlöpa svensk hamn m.m.*

7 §

Regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer* får meddela sådana föreskrifter om *utvisning och* förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn, *tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium* som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. *En sådan föreskrift måste stämma överens med internationell rätt.* Ett sådant förbud får förenas med vite.

8 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn,

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. ett förbud enligt 6 kap. 1–3 §§ mot ett fartygs resa eller mot användning av en anordning för arbetet eller annat som anges i 6 kap. 1 § andra eller tredje stycket,

2. ett förbud enligt 6 kap. 6 § mot användning av fartyg i reguljär trafik,

3. ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § mot tillträde till hamn, *tilläggs- eller ankarplats eller mot användning för verksamhet på svenskt sjöterritorium,*

4. ett föreläggande som har meddelats med stöd av 6 kap. 11

eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, *skall* den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

eller 12 §.

Om ett förbud eller föreläggande som avses i första stycket är förenat med vite, *ska* den som bryter mot det inte dömas till ansvar.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2012.

3 Förslag till förordning om föreskrifter till 7 kap. sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs⁵ följande.

1 § Det bevis om försäkring eller finansiell säkerhet som avses i 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009) och som utfärdas av försäkringsgivaren eller den som ställt ut säkerheten ska innehålla uppgift om

1. fartygets namn, IMO-nummer och registreringshamn,
2. redarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe,
3. försäkringens eller säkerhetens art och varaktighet och
4. försäkringsgivarens eller utställarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats eller säkerheten har ställts.

2 § Om det språk som används i beviset om försäkring eller finansiell säkerhet varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2012.

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

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

Härigenom föreskrivs⁶ i fråga om fartygssäkerhetsförordningen (2003:438),

dels att 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 7 kap. 1 c § och 1 d §, med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 c §

Om ett utländskt fartyg inte har försäkring eller finansiell säkerhet eller om det ombord på fartyget inte medförs något bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen (1994:1009), ska Transportstyrelsen utvisa fartyget från svenskt sjöterritorium. Ett beslut om utvisning får inte meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Transportstyrelsen ska anmäla ett sådant beslut till Europeiska kommissionen, övriga medlemsstater inom Europeiska unionen och den berörda flaggstaten.

1 d §

Transportstyrelsen ska förbjuda ett utländskt fartyg att anlöpa svensk hamn eller svensk tilläggs-

⁶ Jämför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägarers försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020).

eller ankarplats eller förbjuda att fartyget används för verksamhet på svenskt sjöterritorium, om det i ett land som är medlem i Europeiska unionen har fattats ett beslut om utvisning av fartyget, därför att det saknas försäkring, finansiell säkerhet eller bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt de bestämmelser som innebär ett genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk⁷.

2 §

Ett förbud som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpd.

Ett förbud som har meddelats enligt 1 b § ska bestå till dess att den myndighet som har utfärdat förbudet häver det i enlighet med artikel 16.2 och 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll.

Ett förbud som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 *eller 1 d §* ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpd.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2012.

⁷ EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020.

1 Uppdraget

1.1 Utredningens direktiv

Utredningens uppdrag kan delas in i tre delar. Utredningen ska för det första lämna förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av att Atenförordningen⁸ blir tillämplig i Sverige och för det andra ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till Atenkonventionen⁹.

Den tredje delen, som denna promemoria behandlar, rör försäkringsdirektivet¹⁰. Promemorian innehåller utredningens förslag till hur direktivet ska genomföras i svensk rätt. En av huvudfrågorna i uppdraget är att utreda hur en obligatorisk ansvarsförsäkring bör regleras, liksom att överväga hur direktivets krav på försäkringsbevis bör uppfyllas. Uppdraget innefattar även att överväga om Sverige bör kräva att fartyg som inte för svensk flagg och som utövar verksamhet på svenskt farvatten är försäkrade. Utredningen ska också analysera i vilken mån redan gällande svensk rätt på försäkringsområdet bör vara tillämplig på sådana försäkringar som avses i direktivet. Enligt direktiven ska även övervägas om bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) är tillräckliga för att genomföra direktivets krav på inspektion, efterlevnad, utvisning med mera.

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

Betänkandet ska enligt kommittédirektivet redovisas senast den 31 december 2011.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

⁹ 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods i den lydelse som konventionen har genom ett tilläggsprotokoll av den 1 november 2002.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk, EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131.

1.2 Utredningens arbete

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

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

1.3 Promemorians disposition

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

2 Bakgrund

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

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

2.1 Sjösäkerhetsarbetet inom EU

Oljetankern Erika förliste utanför Frankrikes kust 1999 med oljeutsläpp som följd. Förlisningen ledde till ett intensivt sjösäkerhetsarbete inom EU och det så kallade ERIKA I-paketet antogs. Det omfattade rättsakter om utvidgad hamnstatskontroll¹¹, skärpt kontroll av klassificeringssällskap¹² samt påskyndad utfasning av tankfartyg med enkelskrov¹³.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), EGT L 19, 22.1.2002, s. 19, Celex 32002L0106.

¹² Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EGT L 19, 22.1.2002, s. 9, Celex 32001L0105).

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 417/2002 av den 18 februari 2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2978/94 (EGT L 64, 7.3.2002, s. 1, Celex 32002R0417).

Det andra åtgärds paketet, ERIKA II, presenterades i december 2002. Avsikten var att få till stånd en varaktig förbättring av skyddet av europeiska vatten mot riskerna för olyckor och föroreningar till sjöss. Arbetet mynnade ut i ett direktiv om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen¹⁴ och en förordning om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå¹⁵.

Ytterligare en svår fartygsolycka av betydelse i detta sammanhang inträffade 2002 då oljetankern Prestige sjönk utanför den spanska kusten. Olyckan drev sjösäkerhetsarbetet framåt och kommissionen föreslog att fler områden skulle regleras och att tidigare antagna rättsakter skulle ändras i ERIKA III-paketet, eller det så kallade Tredje sjösäkerhetspaketet. Förslagen resulterade i rättsakter som bland annat behandlar fullgörande av flaggstatsförpliktelser¹⁶, utredning av olyckor¹⁷, ersättning till passagerare vid olyckor¹⁸, fartygs skadeståndsansvar och finansiella säkerheter¹⁹, informations- och övervakningsfrågor, klassificeringssällskap²⁰ samt hamnstatskontroll²¹.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, Celex 32002L0059).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1460/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1, Celex 32002R1406).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132, Celex 32009L0021).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (EGT L 131, 28.5.2002, s. 114, Celex 32009L0018).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, 28.5.2009, s. 24, Celex 32009R0392).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128, Celex 32009L0020).

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (EUT L 131, 28.5.2009, s. 11, Celex 32009R0391), samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (EUT L 131, 28.5.2009, s. 47, Celex 32009L0015).

²¹ Europarådets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

2.2 Genomförandet av Tredje sjösäkerhetspaketet i Sverige

Regeringen beslutade den 29 april 2009 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag på hur klassdirektivet, hamnstatskontrolldirektivet, övervakningsdirektivet, olycksutredningsdirektivet och flaggstatsdirektivet i Tredje sjösäkerhetspaketet borde genomföras i svensk rätt. Utredningen antog namnet Tredje sjösäkerhetspaketet (N 2009:5). Den 12 november 2009 överlämnade utredningen delbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Slutbetänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet – Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet och IMO:s olycksutredningskod (SOU 2010:23) överlämnades i april 2010.

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

2.3 Begränsningskonventionen

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

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

därigenom möjliggör man en försäkringstäckning. Försäkringsgivaren får veta vilket högsta belopp som han kan komma att krävas på.

Enligt konventionen kan fartygsägare och bärgare begränsa sitt ansvar. Även personer för vars handlingar fartygsägaren eller bärgaren svarar har rätt att begränsa sitt ansvar i samma utsträckning. Vidare har försäkringsgivaren rätt att begränsa sitt ansvar på samma sätt som försäkringstagaren beträffande fordringar som försäkringen avser. Ett generellt undantag från rätten till begränsning gäller för skador som den ansvarige har vållat uppsåtligen eller av hänsynslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

De fordringar som kan bli föremål för ansvarsbegränsning är i första hand person- eller sakskador som har uppstått i samband med fartygets drift.²² De allmänna ansvarsgränserna är bestämda i relation till det aktuella fartygets bruttodräktighet²³ (tonnage) och begränsningsbeloppen anges i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR). För samtliga fordringar, utom fordringar för personskador som drabbat ett fartygs egna passage-rare, föreskrivs ett minsta begränsningsbelopp för fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000. För personskador uppgår detta belopp till 2 miljoner SDR och för övriga skador till 1 miljon SDR. Härefter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Begränsningsbeloppet för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare uppgår till 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får transportera.

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

Konventionen innehåller även särskilda bestämmelser om tillämpligheten i fråga om bland annat fartyg avsedda för navigering på inre

²² Undantagna från begränsningsrätten är fordringar på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri, fordringar med anledning av sådana oljeskador som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention jämte ändringar som har trätt i kraft, fordringar med anledning av atomskador och, under vissa förutsättningar, fordringar som tillkommer arbetstagare hos fartygsägaren eller bärgaren.

²³ Bruttodräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör summan av fartygets alla slutna rum med undantag för bland annat vissa utrymmen ovanför översta däck.

vattenvägar, vissa fartyg med ett tonnage som är mindre än 300, borrhingsfartyg, svävare och vissa flytande plattformar.

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

2.4 Försäkringsdirektivet

Försäkringsdirektivet ingår i en rad av åtgärder för att stärka sjösäkerheten. Uppskattningsvis beräknas 5 procent av alla fartyg vara oförsäkrade.²⁴ En skadeståndsskyldig transportör kan i vissa fall ha svårt att klara av att betala ersättning till skadeståndsberättigade passagerare. Enligt kommissionen finns det även en risk för att vissa transportörer kan tänkas vilja försätta sig i insolvens då de blir skadeståndsskyldiga. Att en skadeståndsskyldig transportör inte är försäkrad kan därför i praktiken innebära att passageraren inte erhåller något skadestånd. För att bättre kunna ta tillvara intressena för dem som drabbas av olyckor ansåg kommissionen därför det vara nödvändigt att komplettera bestämmelser om skadeståndsansvar i Atenförordningen med ett system om obligatoriska finansiella säkerheter för transportörer.²⁵ Ett sådant försäkringskrav infördes genom att försäkringsdirektivet antogs. Genom detta krav ska passagerarna skadeståndsersättning kunna garanteras.

Ett försäkringskrav bidrar även till att upprätthålla konkurrensen mellan transportörerna eftersom konkurrensen inte kan snedvridas av att vissa transportörer låter bli att ta en försäkring.²⁶ Vidare bidrar ett sådant krav till att undermåliga fartyg försvinner genom att försäkringsgivarna inte kommer att vilja försäkra sådana fartyg.

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

Försäkringskyddet omfattar sjörättsliga skadeståndsanspråk. Takbeloppet för varje fartyg och händelse uppgår till maximibeloppet för

²⁴ KOM (2005) 593, s. 4.

²⁵ KOM (2005) 593, s. 2.

²⁶ KOM (2005) 593, s. 6.

ansvarsbegränsning enligt 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsningar av sjörättsligt skadeståndsansvar (artikel 4.3).

Innehav av försäkring ska kunna styrkas med ett försäkringsbevis utfärdat av försäkringsgivaren (artikel 6.1). Försäkringsbeviset ska medföras på fartyget. Medlemsstaten ska se till att det vid varje inspektion av fartyg i hamn, i enlighet med hamnstatskontrollsdirektivet,²⁷ kontrolleras att ett försäkringsbevis finns ombord (artikel 5.1). Om försäkringsbeviset saknas kan fartyget utvisas från och förbjudas tillträde till hamn inom medlemsstaten (artikel 5.2). Beslut om utvisningen får inte påverka kvarhållandet av det berörda fartyget enligt bestämmelserna om hamnstatskontroll i hamnstatskontrolldirektivet. När ett utvisningsbeslut har utfärdats ska alla medlemsstater neka detta fartyg tillträde till sina hamnar tills fartygsägaren kan visa upp ett försäkringsbevis.

²⁷ Europarådets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

3 Försäkringsdirektivet – allmänna utgångspunkter

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

För att ytterligare kunna ta tillvara intressena för dem som drabbas av olyckor har Europaparlamentet och rådet antagit ett direktiv, 2009/20/EG av den 23 april 2009, om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk²⁸ (försäkringsdirektivet). Försäkringsdirektivet innehåller krav på obligatorisk ansvarsförsäkring.

3.1 Krav på ansvarsförsäkring inom sjörätten

3.1.1 Internationella konventioner

Redan i dagsläget finns det ett antal sjörättsliga konventioner med föreskrifter om ansvarsförsäkringar e.dyl. Vissa internationella konventioner om föroreningar ställer krav på att fartygsägaren har en finansiell säkerhet. Ett sådant krav uppställs sålunda i 1992 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (oljeskadekonventionen), 1996 års konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen²⁹), 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunker-

²⁸ EUT L 131, 28.5.2009, s. 128–131, Celex 32009L0020.

²⁹ HNS står för Hazardous and Noxious Substances.

konventionen) och 2007 års internationella Nairobikonvention om borttagning av vrak (vrakborttagningskonventionen). Sverige har av dessa konventioner ratificerat enbart oljeskadekonventionen.

Oljeskadekonventionen

Bestämmelserna om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid transport av beständig mineralolja i bulk finns i 10 kap. sjölagen (1994:1009). Reglerna omfattar ägare av svenska fartyg och av utländska fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Fartygets ägare har ett strikt ansvar för oljeskada men ansvar kan under vissa förutsättningar göras gällande även mot exempelvis redaren.³⁰

Krav uppställs på att fartygsägaren avseende fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja ska ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar för en oljeskada.³¹ Försäkringen eller säkerheten ska godkännas av Finansinspektionen, som även ska utfärda ett certifikat som visar att fartygsägaren har försäkring eller säkerhet.³² Både svenska och utländskt fartyg ska medföra ett certifikat ombord på fartyget.

Den som är berättigad till ersättning för en oljeskada har rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren.³³ En möjlighet till direktkrav finns även i fråga om säkerhet av annat slag.³⁴

HNS-konventionen

Konventionen är tillämplig på en skada som har orsakats vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen.³⁵ Utanför konventionens tillämpningsområde faller skador som orsakas av radioaktiva ämnen och beständig mineralolja.³⁶

Skadeståndsansvaret är strikt och bärs av fartygets ägare. Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som trans-

³⁰ 10 kap. 3 och 4 §§ sjölagen.

³¹ 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen.

³² 3–13 §§ förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009).

³³ 10 kap. 14 § sjölagen.

³⁴ 10 kap. 16 § sjölagen.

³⁵ Omkring 6 000 olika ämnen är farliga och skadliga i konventionens mening. Det rör sig huvudsakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas och petroleumgas.

³⁶ Beständig mineralolja täcks som ovan nämnts av oljeskadekonventionen och 10 kap. sjölagen.

porterar HNS-ämnen är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt konventionen. En skadelidande har enligt konventionen rätt att kräva ersättning direkt av den som meddelat försäkring eller ställt annan ekonomisk garanti för fartygsägarens ansvar.

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

Bunkerkonventionen

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

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

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

Vrakborttagningskonventionen

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

skadliga konsekvenser för den marina miljön. Fartygets ägare har ett strikt ansvar för kostnader som rör lokalisering, utmärkning och borttagning av vraket.³⁷ En förutsättning är emellertid att kostnaden inte redan är kompenserad genom oljeskadekonventionen, HNS-konventionen eller bunkerkonventionen. Fartygsägaren är enligt konventionen skyldig att ta och vidmakthålla en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler.³⁸

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

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

Sjöfartsstöd

Möjligheterna att erhålla sjöfartsstöd infördes på 1990-talet för att de svenska rederierna skulle kunna möta konkurrensen på den internationella sjöfartsmarknaden.³⁹ Bestämmelser finns numera i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst. Stödet innefattar även arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.⁴⁰ Som ett villkor gäller bland annat att fartyget i sin näringsverksamhet ska utföra transporter av gods eller passagerare och att det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.⁴¹ Det är Trafikverket, delegationen för sjöfartsstöd, som beslutar om sjöfartsstöd och både försäkringar hos en P&I-klubb och försäkringsbolag har bedömts som tillräckliga för att erhålla stödet.⁴²

³⁷ Artikel 10.

³⁸ Artikel 12.

³⁹ Se den upphävda förordningen (1992:1718) om statligt bidrag till vissa bemanningskostnader.

⁴⁰ 1 § förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.

⁴¹ 2 § och 3 a § andra stycket förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.

⁴² I 4 § 6 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket anges att Trafikverket årligen ska rapportera hur kraven på försäkringar för ett fartyg och dess drift och utbildningsplatser ombord enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd uppfyllts.

Svenska skeppshypotekskassan

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

Regeringen utser kassans styrelse, som tar alla kreditbeslut. Lånet kan säkerställas med inteckning i svenskt eller utländskt fartyg. Svenska skeppshypotekskassan kräver att ett pantsatt fartyg i sin helhet är kaskoförsäkrat⁴³ mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst fartygets värde.⁴⁴ Styrelsen ska även se till att det för fartyget finns försäkring som i sedvanlig utsträckning bereder skydd för den ersättningsskyldighet som kan uppkomma för fartygets ägare, samt en krigsförsäkring.

3.2 Tillgängliga sätt att försäkra sitt ansvar

Ägaren till ett fartyg ska enligt försäkringsdirektivet ha en försäkring som täcker fartyget. Försäkring definieras i direktivet som en försäkring med eller utan självrisk. Definitionen innefattar exempelvis skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, samt företagsförsäkringar hos försäkringsbolag. Andra effektiva försäkringsformer, såsom styrkt självförsäkring och finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor omfattas även av begreppet försäkring. Nedan följer en kort genomgång av dessa olika sätt att försäkra sitt ansvar.

3.2.1 P&I-klubb

De flesta rederier har tecknat en ansvarsförsäkring hos en P&I-klubb.⁴⁵ Klubbarna bildades av redare i slutet av 1800-talet med syftet att sprida riskerna inom sjöfartsnäringen. Klubbarna är inte vinstdrivande, utan medlemmarna kan sägas vara på en och samma gång

⁴³ Kaskoförsäkring täcker skador på skrov, maskineri och utrustning. Kaskoförsäkringen har emellertid ett litet inslag av ansvarsförsäkring eftersom den täcker de skador som kan uppkomma vid en kollision.

⁴⁴ 14 § lagen (1980:1097) om Svenska skeppshypotekskassan.

⁴⁵ P&I står för Protection & Indemnity och uppskattningsvis har 92 procent av världstonnaget en P&I-försäkring.

försäkringstagare och försäkringsgivare. Den ömsesidiga försäkringen erbjuder i princip obegränsat ekonomiskt skydd.⁴⁶

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

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

En förutsättning för att P&I-försäkringen ska gälla är att ansvaret är lagligt grundat.⁴⁷ Med detta menas att det enligt lag eller annan författning måste föreligga en skyldighet att utge ersättning till den skadelidande. P&I-försäkringen täcker försäkringstagarens ansvar oberoende av under vilket lands lag skyldigheten uppkommit och omfattar även ansvar enligt EU-förordningar.

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

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

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

⁴⁶ Försäkringsvillkoren har anpassats efter bestämmelserna i Atenförordningen på så sätt att ersättningen till passagerare begränsas till 2 miljarder USD för varje händelse. The Swedish Club's förändrade villkor trädde ikraft den 20 februari 2009.

⁴⁷ The Swedish Clubs villkor för P&I-försäkring, kapitel 1, regel 2, andra stycket.

P&I-försäkringen omfattar inte risker i samband med krig⁴⁸ eller atomskador. The Swedish Club erbjuder en krigsförsäkring till de försäkringstagare som redan har en kaskoförsäkring hos dem.

3.2.2 Företagsförsäkring

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

3.2.3 Självförsäkring

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

Traditionellt sett har staten inte tecknat ansvarsförsäkring, eftersom det har ansetts att staten själv kan bära sina skaderisker.⁴⁹ Genom sina stora tillgångar har staten själv kunnat sprida sina risker. I princip finns ingen övre gräns för hur stor risk staten kan bära eftersom staten har ett stort ägande, spritt både geografiskt och verksamhetsmässigt.

⁴⁸ I krigsrisker innefattas även terroristhandlingar.

⁴⁹ Se den upphävda förordningen (1954:325) om försäkring av statens egendom, m.m.

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

3.2.4 Finansiell säkerhet

Ett rederi kan enligt försäkringsdirektivet istället för att teckna en traditionell försäkring ställa en säkerhet för att hålla passagerarna skadeslösa vid en olycka. Ställandet av säkerheter är vanligt inom kreditmarknaden som en förutsättning för lån.⁵⁰

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

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

⁵⁰ Se 8 kap. 1 § lag (2004:297) om bank- och finansieringsrörelse.

4 Försäkringsdirektivet – överväganden och förslag

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

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

4.1 Bestämmelser för tillämpningsområdet

4.1.1 Generella minimibestämmelser

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

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

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

4.1.2 Havs och inlandssjöfart

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

Bestämmelserna i försäkringsdirektivet gäller enligt artikel 3.a endast havsgående fartyg. Inom EU är det sjörättsliga regelverket uppdelat på havsgående fartyg och fartyg som trafikerar inre vattenvägar. Skälet härför är att förhållandena för trafiken på de inre vattenvägarna skiljer sig från havssjöfarten samt att en relativt stor del, ca 7 procent, av allt gods inom EU transporteras på inre vattenvägar.⁵¹ Två av de viktigaste inre vattenvägarna i Europa är Rhen och Donau där 208 respektive 73 miljoner ton gods transporterades år 2008.⁵² De fartyg som trafikerar inre vattenvägar är ofta byggda på ett annat sätt än de havsgående fartygen. Exempelvis har dessa fartyg vanligtvis inte någon köl. Regleringen av transporter på de europeiska inre vattenvägarna sker genom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), ett antal flodkommissioner och EU.

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

⁵¹ Av SOU 2011:4, ” Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt”, s. 65, framgår att i Nederländerna transporteras ca 44 procent av godset på inre vattenvägar. Motsvarande siffror i Belgien och Tyskland är 14 respektive 13 procent.

⁵² SOU 2011:4, s. 65 ff.

vägar i svensk rätt. Dessa frågor bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

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

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

Utredningens förslag: Försäkringsplikten ska omfatta fartyg med en bruttodräktighet av minst 300. Fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift ska undantas från försäkringsplikten.

Försäkringsdirektivet begränsas på så sätt att det ska tillämpas endast på fartyg av en viss minimistorlek. Enligt artikel 2 omfattas fartyg med en bruttodräktighet⁵³ av minst 300 ton av direktivet. Ett fartygs brutto- och nettodräktighet anges emellertid sedan 1982, när The International Convention on Tonnage measurement of Ships trädde i kraft, i dimensionslösa tal. Utredningen har på grund härav valt att ange ett fartygs bruttodräktighet i dimensionslösa tal. I försäkringsdirektivet (artikel 6.2.a) ställs krav på att ett försäkringsbevis ska innehålla uppgift om IMO-nummer. Gränsen om 300 uppställs i direktivet eftersom endast lastfartyg med en bruttodräktighet över 300 är skyldiga att ha ett IMO identifikationsnummer (SOLAS Regel XI/3).

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

⁵³ Bruttodräktigheten anger fartygets volym inklusive volymer som inte utgör lastutrymme.

Den gräns som uppställs i fråga om bruttodräktighet medför att ett relativt stort antal svenska fartyg inte omfattas av försäkringsplikten enligt försäkringsdirektivet.⁵⁴ Det kan noteras att även mindre fartyg kan vara inblandade i olyckor med allvarliga konsekvenser för passagerare och miljö. Utredningen har därför övervägt om det i svensk rätt bör införas en försäkringsplikt som omfattar även fartyg med en mindre bruttodräktighet än 300. Följande är då att beakta.

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

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

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

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

⁵⁴ Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg (Skärgårdsredarna) är en branschorganisation för rederier med färje- och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare. Skärgårdsredarna har 130 medlemsrederier med tillsammans 350 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och över 12 miljoner fordon. Bland skärgårdsredarnas medlemmar finns endast ett 50-tal fartyg som har en bruttodräktighet av minst 300.

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

Från direktivets tillämpningsområde är undantaget örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och som endast används i statlig, icke kommersiell tjänst.⁵⁵ I svensk lagtext benämns sådana fartyg som ”fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift”.⁵⁶ Utredningen ansluter sig till den svenska begreppsmässiga strukturen och föreslår att fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift ska undantas från försäkringsplikten.

4.1.4 Instrument i kraft i medlemsstaterna

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

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

- oljeskadekonventionen
- HNS-konventionen
- bunkerkonventionen
- vrakborttagningskonventionen

Oljeskadekonventionen har genomförts genom att bestämmelser om krav på försäkring för fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja i bulk har tagits in i 10 kap. sjölagen. Sådana fartyg är enligt 10 kap.

⁵⁵ Artikel 2.2.

⁵⁶ Se 3 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

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

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

4.2 Obligatorisk ansvarsförsäkring

Försäkring definieras i direktivet som en försäkring med eller utan självrisk. Definitionen innefattar exempelvis skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, företagsförsäkringar hos försäkringsbolag, samt andra effektiva försäkringsformer, såsom styrkt självförsäkring. Även finansiella säkerheter med liknande skyddsvillkor omfattas av begreppet försäkring.

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

4.2.1 Försäkringspliktigt subjekt

Utredningens förslag: Skyldigheten att ha försäkring eller finansiell säkerhet ska gälla fartygets redare.

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

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

- den registrerade ägaren till ett havsgående fartyg, eller
- varje annan person som är ansvarig för driften av fartyget, såsom den som hyrt fartyget utan besättning.

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

I fartygsregistret framgår vem som är registrerad ägare till ett fartyg. I svensk rätt har emellertid flertalet skyldigheter avseende ett fartyg kopplats till dess redare. Som huvudregel är fartygets ägare även redare. Med "redare" avses normalt den som utrustar och håller ett fartyg i drift. Redaren är i svensk rätt ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten (7 kap. 1 § sjölagen, 1994:1009). Redaren är också enligt samma bestämmelse ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Redarens ansvar enligt 7 kap. sjölagen är utformat som ett "driftsansvar" knutet till ett bestämt fartyg.

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

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

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

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

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

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

4.2.2 Det försäkrade objektet

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

Försäkringsskyldigheten enligt försäkringsdirektivet omfattar fartyg. I begränsningskonventionen anges, avseende konventionens tillämpningsområde, att konventionen inte är tillämplig på svävare (luftkuddefarkost) och flytande plattformar som är konstruerade i syfte att utforska eller exploatera naturresurser på sjöbotten eller under sjöbotten (artikel 15.5).⁵⁷

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

⁵⁷ Försäkringsdirektivet hänvisar till begränsningskonventionen i frågan om vad som ska anses utgöra ett tillräckligt försäkringsbelopp.

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

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

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

4.2.3 Tillräcklig försäkring – fartyg som för svensk flagg

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

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

Begreppet ”sjörättsliga skadeståndsanspråk” är inte definierat i försäkringsdirektivet. Det uttrycks emellertid i direktivet att försäkringen ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll. Sverige har tillträtt 1996 års ändringsprotokoll och sagt upp 1976 års konvention. Det viktigaste skälet för en uppsägning av konventionen var att Sverige, så länge bundenheten av 1976 års begränsningskonvention kvarstod, av folkrättsliga skäl var skyldigt att tillämpa de lägre begränsningsbeloppen i förhållande till stater som inte hade tillträtt ändringsprotokollet. Detta skulle ha varit till nackdel för passagerare och andra skadelidande i Sverige.⁵⁸ Med tanke på skrivningen i direktivet får man, trots att Sverige sagt upp 1976 års konvention, enligt utredningens mening utgå ifrån att försäkringen ska täcka de anspråk som räknas upp i artikel 2 i begränsningskonventionen för att uppfylla direktivets krav. Försäkringen måste även täcka de belopp som i begränsningskonventionen anges för fartyget allt efter storlek och typ av fordran för att försäkringen ska anses vara tillräcklig.

Fordringar med anledning av dödsfall, personskada eller förlust och skada på egendom⁵⁹ omfattas av *begränsningskonventionen*. En förutsättning är att fordringarna uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med eller till följd av fartygets drift eller bärgningsföretag. Även skada på grund av dröjsmål vid befordran av passagerare, resgoods och gods kan vara föremål för ansvarsbegränsning. Vidare omfattas skada som orsakats genom intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal. En ytterligare förutsättning för ersättning är avseende denna skada att den uppkommit i direkt samband med fartygets drift eller bärgningsföretag. Även fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, strandat eller övergivet fartyg kan begränsas enligt konventionen. Fordringarna inbegriper allt som finns eller har funnits ombord på ett sådant fartyg. Konventionen ska också tillämpas på fordringar med anledning av avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygs last. Slutligen omfattas fordringar från annan än den som är ansvarig med anledning av åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa skada för vilken den ansvarige kan begränsa sin an-

⁵⁸ Prop. 2003/04:79, s. 31.

⁵⁹ Skada på egendom inbegriper skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel.

svarighet enligt konventionen samt ytterligare skada som orsakats av sådana åtgärder. (Artikel 2)⁶⁰

Vissa fordringar undantas från konventionen, exempelvis fordringar avseende bärgarlön, oljeföroreningar som avses i oljeskadekonventionen och atomskada.⁶¹ (Artikel 3) Även fordringar avseende HNS-ämnen ligger utanför konventionen.

Utredningen noterar att fordringar som orsakats av till exempel krig, inbördeskrig och terroristhandling inte undantas från tillämpningsområdet.⁶² Det noteras vidare att ansvar för bunkerolja⁶³, andra typer av olja än beständig mineralolja⁶⁴ och vrakborttagning⁶⁵ inte undantas från begränsningskonventionens tillämpningsområde. Detta får antas innebära att redarens försäkring även måste täcka dessa situationer för att uppfylla försäkringsdirektivets krav.

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

Försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska enligt artikel 4.3 i försäkringsdirektivet vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt begränsningskonventionen. I konventionen föreskrivs ett minsta begränsningsbelopp för fartyg vars bruttodräktighet inte överstiger 2 000. För personskador uppgår detta belopp till 2 miljoner SDR⁶⁶ och för övriga skador till 1 miljon SDR. Härfter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Dessa begränsningar gäller för alla fordringar, utom fordringar för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare.

⁶⁰ Jämför med de fordringar som ska omfattas av obligatorisk försäkring enligt Atenförordningen – enligt artikel 4.a ska försäkringen täcka transportörens ansvar enligt konventionen i fråga om dödsfall eller personskada.

⁶¹ Jämför de fordringar som undantas från försäkringsplikten för passagerarfartyg enligt IMO:s riktlinjer i Atenförordningen – bland annat radioaktiv kontaminering, kemiska, biologiska, biokemiska hot och elektromagnetiska vapen.

⁶² Jämför Atenförordningen (artikel 3.2) – 2.1.1 Bilaga II till Atenförordningen, Utdrag från IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen, antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006 (IMO:s riktlinjer) där det uttryckligen anges att försäkringsplikten avseende passagerarfartyg även omfattar krigsrisker.

⁶³ Artikel 6 i bunkerkonventionen.

⁶⁴ Till exempel bensin, diesel och fotogen.

⁶⁵ Artikel 10.2 i vrakborttagningskonventionen.

⁶⁶ Särskilda dragningsrätter (Special Drawing Rights) och är en valutakorg bestående av euro, japanska yen, brittiska pund samt amerikanska dollar. Valutakorgen skapades av Internationella valutafonden (IMF) år 1969. Syftet med att fastställa begränsningsbeloppen i SDR är att förhindra att ersättningsnivåerna urholkas genom inflation och genom svängningar i de enskilda valutornas värde på den internationella marknaden. Värdet av en (1) SDR motsvarade den 11 januari 2011 enligt Sveriges riksbanks hemsida omkring 10 svenska kronor och 50 öre. Se närmare 22 kap. 3 § sjölagen.

Detta begränsningsbelopp uppgår istället till 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får transportera.⁶⁷

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

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

Det kan i detta sammanhang nämnas att det i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen⁶⁸ finns bestämmelser om *mottagande av fartyg i behov av assistans*. Av artikel 20.c framgår att avsaknaden av ett intyg om försäkring enligt försäkringsdirektivet inte är ett tillräckligt skäl för en medlemsstat att vägra ta emot ett fartyg som är i behov av assistans på en skyddad plats. Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet har behandlat direktivet i betänkandet Hamnstatskontrolldirektivet, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90). Utredningen föreslog inte någon författningsreglering i anledning av artikel 20.c, eftersom bestämmelsen bedömdes som fakultativ.⁶⁹ Tredje sjösäkerhetspaketet bedömde emellertid att det borde finnas en möjlighet att i föreskrifter begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren visar upp ett försäkringsbevis, samt att Transportstyrelsen genom bemyndigande i fartygssäkerhetslagen (2003:364) redan har en möjlighet att meddela

⁶⁷ Jämför Atenkonventionen där begränsningsbeloppet uppgår till 250 000 SDR per passagerare och händelse.

⁶⁸ EUT L 131, 28.5.2009, s. 101, Celex 32009L0017.

⁶⁹ SOU 2009:90, s. 154 ff.

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

4.2.4 Anlöpa svensk hamn – fartyg som inte för svensk flagg

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

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

Det finns ingen generell rättslig definition av begreppet *hamn*. Bestämmelser i olika specialförfattningar kan dock lämna en viss ledning om begreppets innebörd. I 1 kap. 3 § lagen (2006:1209) om hamnskydd anges det att en hamn är ett specificerat land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som underlättar kommersiella sjöfartstransporter. Av 3 kap. 2 § framgår att hamninnehavaren ska göra en hamnskyddsplan, i vilken bland annat hamnens geografiska gränser anges. Transportstyrelsen ska godkänna hamnskyddsplanen.⁷⁰

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

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

⁷⁰3 § förordningen (2006:1213) om hamnskydd.

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

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

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

Begreppet ankarplats nämns även i hamnstatskontrolldirektivet. Direktivet ska tillämpas på varje fartyg som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats.⁷¹ I artikel 2 i hamnstatskontrolldirektivet definieras fartyg vid ankarplats som ett fartyg i en hamn eller ett annat område under en hamns jurisdiktion, men inte vid kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn. Samverkan inträffar enligt direktivet när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållande av hamntjänster till och från fartyget.⁷²

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

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

⁷¹ Artikel 3 Hamnstatskontrolldirektivet.

⁷² Artikel 2.

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

I Sverige finns både allmänna och privata hamnar. Försäkringsplikten för fartyg som inte för svensk flagg ska gälla både när ett fartyg anlöper allmän och privat hamn i Sverige. Ett utländskt fartygs skyldighet bör därför uttryckas på så sätt att den gäller när fartyget anlöper svensk hamn.

Ett fartyg kan av olika skäl inte alltid anlöpa en hamn. I vissa fall hindras fartyget av att hamnen inte är tillräckligt djup. Problemet kan exempelvis lösas genom att fartyget ankrar vid en ankarplats ute på redan och lastning och lossning sker med hjälp av mindre fartyg. I bland har en hamn av utrymmesskäl inte möjlighet att ta emot samtliga fartyg som vill anlöpa hamnen. Fartygen hänvisas istället till närliggande tilläggs- och ankarplatser.

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

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

4.3 Försäkring av utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium

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

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

En stats inre vatten utgörs av de vattenområden som ligger innanför de så kallade baslinjerna, i praktiken främst vattendrag, hamnar och inre skärgårdsområden.⁷³ Den normala baslinjen utgörs av lågvattenlinjen utmed kusten.⁷⁴ Kuststaten har full suveränitet över sitt inre vatten eftersom detta anses utgöra en integrerad del av territoriet. Varje stat har sedan rätt till ett territorialhav på högst tolv nautiska mil räknat från baslinjen.⁷⁵ Territorialhavet tillsammans med det inre vattnet utgör statens sjöterritorium.⁷⁶ Det begränsas mot det fria havet eller annan stats territorium av territorialgränsen. Staten har exklusiv jurisdiktion, både lagstiftande och verkställande, över sitt sjöterritorium. Kuststatens suveränitet över territorialhavet inskränks av principen om utländska fartygs rätt till så kallad oskadlig genomfart. Rätt till oskadlig genomfart föreligger endast på ett lands territorialvatten och inte på dess inre vatten.⁷⁷

Överväganden

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

⁷³ 2 § lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

⁷⁴ Ett detaljerat regelverk kompletterar denna huvudregel för fastställande av baslinjen vid till exempel bukter, flodmynningar och öar. Skärgård och hamnar utgör generellt inre vatten.

⁷⁵ 3 och 4 §§ lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

⁷⁶ 1 § lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.

⁷⁷ Artikel 18 havsrättskonventionen.

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

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

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

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

De regler som utredningen föreslår avseende fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium ska vara i överensstämmelse med internationell rätt. Detta innebär att bestämmelserna inte får hindra utländska fartygs rätt till *oskadlig genomfart*. En genomfart är enligt havsrättskonventionen oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet.⁷⁸ I artikel 19 havsrättskonventionen lämnas en uttömmande uppräknning av handlingar som anses störa kuststatens fred, ordning och säkerhet. Genomfarten måste även vara oavbruten och skyndsamt för att kunna tillåtas som oskadlig genomfart. Detta innefattar dock en rätt att stoppa och ankra i den omfattning detta sammanhänger med normal navigation eller blir nödvändigt på grund av force majeure, nöd eller vid hjälp till personer, fartyg eller luftfartyg i nöd eller fara.⁷⁹ Utredningen har föreslagit en försäkringsplikt avseende utländska fartyg som bedriver *verksamhet* på svenskt sjöterritorium. I syfte att undanta fartyg som är på oskadlig genomfart bör förslaget kompletteras med en bestämmel-

⁷⁸ Artikel 17-19 havsrättskonventionen.

⁷⁹ Prop. 1995/96:140, avsnitt 5.2.

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

4.4 Försäkringsbevis

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

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

Skyldigheten att medföra försäkringsbevis ombord på fartyget

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

Varje fartyg ska ha en befälhavare och det är befälhavaren som är högsta ansvariga person på ett fartyg. Vissa av befälhavarens ansvarsområden framgår av 6 kap. sjölagen. Befälhavaren ska bland annat se till att fartyget är sjövärdigt och att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Det är även befälhavarens ansvar att känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget ska trafikera och på de orter som det ska anlöpa. Ansvaret för att medföra ett certifikat rörande försäkring enligt 10 kap. sjölagen ombord på ett fartyg åligger befälhavaren.

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

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

Försäkringsbevisets innehåll

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

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

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

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

Grunden för att använda självförsäkringsformen är att verksamheten är av den omfattningen att man redan inom organisationens ram har en tillräcklig kostnadsspridning. När självförsäkrare i olika sammanhang jämföras med försäkringsbolag synes det avgörande vara att man har liknande möjligheter att bära stora förluster. Någon tanke att risken vid vissa verksamheter skulle fördelas efter försäkringsmässiga riktlinjer har inte återupats.⁸⁰

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

Ombord på fartyget

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

⁸⁰ Bengtsson, Bertil, *Försäkringsteknik och civilrätt*, , uppl. 1, 1998, s. 153.

Uppvisas på begäran av inspektionsmyndigheten

En förutsättning för att förekomsten av en försäkring ska kunna kontrolleras är att försäkringsbeviset uppvisas på begäran av inspektionsmyndigheten. I 5 kap. 17–18 och 20 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364) finns det bestämmelser som enligt utredningens mening hanterar denna situation. Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid förrättningen har rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. Redaren är vidare skyldig att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och de upplysningar som behövs vid tillsynsförrättningarna. (Se närmare avsnitt 4.6.1)

Delegation till regeringen

Försäkringsbeviset ska, som nämnts, innehålla vissa uppgifter och vara författat eller översatt till vissa angivna språk. I artikel 288 i EUF-fördraget anges att ett direktiv med avseende på det resultat som ska uppnås ska vara bindande för varje medlemsstat till vilken det är riktat. Enligt samma bestämmelse överläts det åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. EU-domstolen har i ett flertal domar förklarat att genomförandet av ett direktiv i nationell rätt inte nödvändigtvis kräver att direktivets bestämmelser återges formellt eller ordagrant i en uttrycklig och specifik lagregel.⁸¹ Det är emellertid nödvändigt att bestämmelserna i den nationella rättsordningen säkerställer att direktivet tillämpas fullt ut, att den rättsliga situation som följer av dessa bestämmelser är tillräckligt klar och precis samt att de personer som berörs ges möjlighet att få full kännedom om sina rättigheter och skyldigheter och, i förekommande fall, ges möjlighet att göra sina rättigheter gällande vid de nationella domstolarna.

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

⁸¹ Se exempelvis domen den 30 november 2006 i mål C-32/05, kommissionen mot Luxemburg, REG 2006, s. I-11323.

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

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

4.5 Krav direkt mot försäkringsgivaren

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

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

4.5.1 Rätt till direktkrav avseende P&I- och företagsförsäkringar

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

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

Eftersom försäkringsdirektivet innehåller krav på en obligatorisk ansvarsförsäkring är det i detta sammanhang av störst intresse att behandla frågan om direktkrav vid lagstadgad ansvarsförsäkring. Vad angår grunden för direktkrav intar obligatorisk ansvarsförsäkring en särställning eftersom den försäkrade mycket väl kan vara i stånd att betala skadeståndet. Direktkrav tillåts i denna situation närmast för att göra det enklare och snabbare för den ytterst skadelidande att få ut skadestånd.⁸²

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

Enligt 1 kap. 6 och 7 §§ FAL kan möjligheten till direktkrav avseende bland annat sjöförsäkring avtalas bort i försäkringsvillkoren. Avtalsfriheten är emellertid begränsad till förhållandet mellan parterna och gäller inte i förhållande till tredje man. Detta innebär att en skadelidande passagerare även vid sjöförsäkringar kan vända sig direkt till den som beviljat en försäkring. Av förarbetena till FAL framgår att försäkringsbranschen vid tillkomsten av FAL ansåg att den internationella konkurrensen motiverade avtalsfrihet också i förhållande till tredje man när det gäller sjöförsäkringar.⁸³ Det framhölls att bestämmelser om direktkrav fanns i ett antal sjörättsliga konventioner. Av konventionerna hade dock endast oljeskadekonventionen tillträtts av Sverige och bestämmelsen om direktkrav har intagits i 10 kap. 14 § sjölagen. Regeringen ansåg emellertid att de skadelidande vid sjötransporter borde ha ett likvärdigt skydd med övriga försäkringar i FAL. Med hänsyn till att endast oljeskadekonventionen ratificerats gjorde regeringen bedömningen att avtalsfriheten för sjöförsäkringar vid detta tillfälle borde begränsas till förhållandet mellan parterna och alltså inte utvidgas till att gälla i förhållande till tredje man.

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

⁸² Bengtsson, Bertil, *Försäkringsavtalsrätt*, uppl. 1, 2006, s. 117.

⁸³ Prop. 2003/04:150, s. 141 f.

ska omfatta, vilket belopp försäkringen ska uppgå till, vilket geografiskt område försäkringen ska täcka och den tidsperiod försäkringen ska gälla. Gemensamt för sådana författningar är att dess bestämmelser ger riktlinjer för de som bedriver viss näringsverksamhet.⁸⁴ Det är den som driver verksamheten och inte försäkringsbolaget som svarar för att försäkringen får föreskrivet innehåll. Själva rätten till direktkrav är således beroende av försäkringsavtalet. Innehåller avtalet undantag för den aktuella situationen, täcker försäkringens inte den skadelidandes fordring fullt ut eller är försäkringen inte tillämplig rent geografiskt har den skadelidande inte rätt till ersättning eftersom dennes rättigheter inte går längre än avtalet.

En direktkravs rätt finns även enligt viss speciallagstiftning. I Atenkonventionen,⁸⁵ artikel 4.a.10, finns en rätt att rikta ersättningsanspråk direkt mot det bolag där transportören försäkrat sitt ansvar. Enligt konventionen kan direktkravsersättning utgå avseende ansvar enligt konventionen för dödsfall eller personskada. En förutsättning för denna rätt till direktkrav är att passageraren färdats på ett fartyg som omfattas av Atenförordningens tillämpningsområde. Atenförordningen är tillämplig på internationella transporter och på nationell befordran med fartyg av klass A och B. Sverige kan även välja att låta förordningens bestämmelser gälla för fartyg av klass C, D och E. Ett ytterligare krav är att fartyget ska vara godkänt för befordran av fler än tolv passagerare. En rätt till direktkrav finns, som ovan nämnts, även avseende oljeskador i 10 kap. sjölagen.

Överväganden

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

⁸⁴ van der Sluijs, Jessika, *Direktkravs rätt vid ansvarsförsäkring*, 2006, s. 168 f.

⁸⁵ Väsentliga delar av Atenkonventionen kommer genom Atenförordningen att från och med senast den 31 december 2012 att gälla i Sverige.

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

4.5.2 Rätt till direktkrav avseende självförsäkring och finansiella säkerheter

FAL tillämpas på situationer där den försäkrade tecknat en försäkring hos ett försäkringsbolag. Begreppet försäkring finns emellertid inte definierat i FAL. Försäkringsrörelse anses föreligga när verksamheten går ut på att yrkesmässigt göra utfästelser att mot vederlag utge ekonomisk ersättning eller utföra en bestämd prestation vid ovissa händelsers inträffande.⁸⁶

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

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

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

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

⁸⁶ SOU 1983:5 s. 39 f.

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

4.5.3 Bestämmelse om direktkrav i sjölagen

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

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

4.5.4 Skadelidande som kräver ersättning enligt direktkravs rätten i sjölagen

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

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

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

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

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

4.5.5 Utformningen av direktkravs rätten

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

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

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

Direktkravsrätten enligt FAL

Invändningar mot direktkravet

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

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

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

Information om direktkravet till den försäkrade

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

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

Information till den skadelidande

Såväl den försäkrade som försäkringsbolaget är skyldiga att på begäran av den skadelidande upplysa denne om en gällande ansvarsförsäkring (9 kap. 7 §). Den försäkrade ska i denna situation ange även vilket bolag som meddelat försäkringen. Försäkringsbolagets upplysningsplikt anses omfatta innehållet i försäkringsvillkoren, särskilt om undantag gäller för det aktuella skadefallet.⁸⁷ Däremot kan man inte begära upplysningar om försäkringens detaljer från den försäkrades sida.

Försäkringsgivarens utbetalning till den försäkrade

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

Direktkravsrätten enligt 10 kap. sjölagen

Bestämmelserna om direktkrav i 10 kap. 14 § sjölagen är utformade efter förebild av artikel 7, åttonde stycket i oljeskadekonventionen. Bestämmelserna i sjölagen innebär att försäkringsgivaren är fri från ansvar om fartygets ägare är fri från ansvar för skadan. Försäkringsgivaren får göra gällande de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 10 kap. 3 § andra stycket sjölagen mot den skadelidande. Försäkringsgivaren har möjlighet att mot en direktkravstalan invända också att den försäkrade har vållat skadan uppsåtligen och att försäkringsgivaren därför ska vara fri från ansvar.⁸⁸ Försäkringsgivarens ansvarighet får inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller för fartyget. Försäkringsgivaren får sålunda mot den skadelidandes direktkrav

⁸⁷ Prop. 2003/04:150, s. 481.

⁸⁸ Den skadelidande får i ett sådant fall vända sig mot fartygsägaren för att få ersättning.

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

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

Överväganden

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

Utredningens utgångspunkt, enligt kommittédirektivet, ska genomgående vara att ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt uppnås. Mot detta ska ställas redarnas intresse av att hålla nere kostnaderna för den försäkring de enligt lag är tvungna att ha. Lagstiftaren har nyligen, genom antagandet av den nya FAL, tagit ställning till hur en direktkravs rätt bör utformas. I lagstiftningsarbetet har en avvägning gjorts mellan å ena sidan den skadelidandes ställning och å andra sidan försäkringsbolagets och den försäkrades intressen.

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

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

4.5.6 Domsrätt och lagval vid direktkrav

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

Domsrätt

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

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

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

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

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

Lagval

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

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

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

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

4.6 Tillsyn, inspektion och sanktioner

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

4.6.1 Tillsyn och inspektion

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

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

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

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

Tillsyn och inspektion enligt fartygssäkerhetslagen

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt FSL och föreskrifter meddelade med stöd av lagen bland annat när det gäller fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation.⁸⁹ Tillsyn utövas vid tillsynsförrättningar.⁹⁰ En sådan förrättning kan bland annat utföras som en *inspektion*. Enligt 4 § TSFS 2009:2 definieras inspektion som en inte planlagd tillsynsförrättning. Inspektioner görs när en tillsynsmyndighet finner att det är motiverat.⁹¹ Vid en inspektion ska det enligt 5 kap. 8 § FSL undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, fartyget är behörigen lastat eller barlastat, last som ännu inte har förts ombord är säkert anordnad för sjötransport, fartyget är bemannat på ett betryggande sätt, fartyget i övrigt är i behörigt skick, och fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

Kustbevakningen utövar även tillsyn i form av inspektion enligt 5 kap. 8 § FSL.⁹² Kustbevakningens tillsyn har den omfattning som framgår av Sjöfartsverkets tillkännagivande (SJÖFS 2006:30) om Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg. Enligt dessa föreskrifter ska Kustbevakningen bland annat kontrollera certifikat för svenska fartyg som enbart går i nationell trafik.

⁸⁹ 5 kap. 1 § 1 p FSL.

⁹⁰ 5 kap. 4 § FSL.

⁹¹ 5 kap. 4 § FSL, se nedan att Kustbevakningen i vissa fall även är tillsynsmyndighet.

⁹² 5 kap. 1 § andra stycket FSL.

I 5 kap. 17 och 18 §§ FSL finns bestämmelser om verkställande av tillsynsförrättningar. Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid en sådan förrättning har enligt dessa bestämmelser rätt att få tillträde till fartyget och att göra de undersökningar som han eller hon behöver samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord.

Redaren är enligt 5 kap. 20 § FSL skyldig att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och upplysningar som den behöver vid tillsynsförrättningarna.

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

Kontroll av försäkringsplikt enligt 10 kap. sjölagen

Bestämmelser om kontroll av försäkringsplikten vid transport av olja i bulk finns i förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009). Transportstyrelsen har till uppgift att i samarbete med Tullverket och Kustbevakningen kontrollera att fartygsägaren i enlighet med 10 kap. sjölagen har en försäkring eller har ställt en säkerhet samt att certifikat medförs ombord på fartyget.⁹³ Transportstyrelsen har bemyndigats att efter samråd med Tullverket och Kustbevakningen meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av dessa bestämmelser. Transportstyrelsen har i föreskrifter (2 kap. 25 § TSFS 2009:2) angett att ett sådant certifikat ska visas upp på begäran av en fartygsinspektör, tulltjänsteman eller tjänsteman vid Kustbevakningen när ett fartyg anlöper eller avgår från svensk hamn.

Försäkringsdirektivet – inspektion av utländska fartyg i svensk hamn

Varje medlemsstat ska enligt försäkringsdirektivet se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet kontrolleras att ett försäkringsbevis medförs ombord.

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

⁹³ 16 § förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009).

19, MARPOL 73 artikel 5.2 och i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet.⁹⁴ Hamnstatskontrolldirektivet ska tillämpas på varje fartyg som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats.⁹⁵ I artikel 2 i hamnstatskontrolldirektivet definieras fartyg vid ankarplats som ett fartyg i en hamn eller ett annat område under en hamns jurisdiktion, men inte vid kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn.

Transportstyrelsen är hamnstatskontrollmyndighet i Sverige enligt 5 kap. 1 och 9 §§ FSL och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet. Tillsyn av utländska fartyg sker genom inspektion.⁹⁶ Ett utländskt fartyg ska enligt 9 kap. 4 § TSFS 2009:2 hållas tillgängligt för hamnstatskontroll när Transportstyrelsen kräver det. Normalt innebär en hamnstatskontroll en kontroll av certifikat.⁹⁷

Hamnstatskontrolldirektivet utgör en omarbetning av rådets direktiv 95/21/EG. Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet, lämnade i betänkandet Tredje sjösäkerhetspaketet, Hamnstatskontrolldirekt, Övervakningsdirektivet, Flaggstatsdirektivet (SOU 2009:90) bland annat förslag på hur det omarbetade hamnstatskontrolldirektivet kan genomföras i svensk rätt. Tredje sjösäkerhetspaketet föreslog att Transportstyrelsen skulle vara behörig myndighet enligt hamnstatskontrolldirektivet. Denna grundläggande bestämmelse har genomförts i 6 kap. 1 c § FSF och innebär att Transportstyrelsen direkt åläggs att vid de inspektioner av utländska fartyg som är hamnstatskontroller, följa hamnstatskontrolldirektivet.⁹⁸

Överväganden

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

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

⁹⁴ SOU 2009:90, s. 55.

⁹⁵ Artikel 3 hamnstatskontrolldirektivet.

⁹⁶ 5 kap. 9 § FSL.

⁹⁷ 5 kap. 9 § FSL.

⁹⁸ SOU 2009:90, s. 59 f.

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

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

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

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

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

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

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

Försäkringsdirektivet uppställer endast krav på att försäkringsbevis ska kontrolleras i hamn. Det förhållande att utredningen har föreslagit att försäkringsplikten ska omfatta utländska fartyg som är verksamma på svenskt sjöterritorium innebär dock enligt utredningens mening att det måste finnas en möjlighet till inspektion av dessa fartyg i syfte att se om de har giltig försäkring eller finansiell säkerhet och ett bevis om dessa skyldigheter. En inspektionsmöjlighet måste även finnas avseende de fartyg som angör en tilläggs- eller ankarplats.

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

kontroll kan underlåtas är då beviset eller bevisen nyligen kontrollerats.

Försäkringsdirektivet – inspektion av svenska fartyg

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

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

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

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

4.6.2 Utvisning och förbud att anlöpa hamn m.m.

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

Utredningens bedömning: En möjlighet till utvisning av fartyg som inte för svensk flagg och inte har en försäkring, finansiell säkerhet eller medför bevis därom från svenskt sjöterritorium bör införas i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Ett beslut om utvisning får inte meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ fartygssäkerhetslagen (2003:364).

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

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

Bestämmelsen i 7 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), om att ett beslut om förbud som meddelats enligt 7 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 eller 4 (att anlöpa svensk hamn) ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälp, ska ändras till att omfatta den bestämmelse som reglerar förbud att anlöpa hamn med mera på grund av ett beslut om utvisning.

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

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

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

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

Regeringen har i 7 kap. 7 § FSL bemyndigats att meddela föreskrifter om förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom Europeiska unionen eller av något internationellt avtal som Sverige har ingått. Ett sådant förbud får förenas med vite. I 7 kap. 1, 1 a och 1 b §§ FSF finns bestämmelser om att Transportstyrelsen i vissa i paragrafen uppräknade fall ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svenska hamnar. Av 7 kap. 2 § första stycket samma förordning framgår att förbud som har meddelats med stöd av 1 § ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpt.

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

Den myndighet som har förbjudit fartyg att anlöpa svensk hamn ska, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet till polis-, tull- och lotsmyndigheterna, Kustbevakningen samt berörda hamnar. Polismyndigheten och Kustbevakningen ska, om det behövs, vidta åtgärder för att förhindra överträdelse av förbudet.⁹⁹

⁹⁹ 6 kap. 9 § FSL.

Överväganden

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

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

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

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

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

Ett beslut om utvisning av ett fartyg får inte enligt försäkringsdirektivet påverka tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl. Artikel 19 i hamnstatskontrolldirektivet innehåller bestämmelser om inskränkningar i rätten att använda fartyg och regler om uppföljning av dessa inskränkningar finns i artikel 21. Utredningen Tredje sjösäkerhetspaketet har i SOU 2009:90 gjort bedömningen att dessa bestämmelser till övervägande del motsvaras av bestämmelser i det tidigare direktivet.¹⁰⁰ Bestämmelserna i det tidigare direktivet har genomförts genom bestämmelser i 6 kap. FSL. Bestämmelser om förbud mot resa finns i 6 kap 1–4 §§ FSL. Det gemensamma grundläggande skälet till varför ett fartyg förbjuds att resa enligt dessa bestämmelser är säkerhetshänsyn. Bestämmelsen om utvisning måste utformas så att den inte påverkar tillämpningen av hamnstatskontrolldirektivet. Enligt utredningens mening bör direktivet tolkas på så sätt att tillsynsmyndigheten inte får utvisa ett fartyg om det för fartyget finns ett *gällande beslut* om reseförbud. Bestämmelsen i direktivet är däremot, enligt utredningens mening, inte handlingsdirigerande vid valet mellan ett förbud mot resa och ett beslut om utvisning. Vilken åtgärd som är mest lämplig får avgöras från fall till fall beroende på vilka omständigheter som aktualiserar ett kvarhållande. Då det vid ett reseförbud i många fall rör sig om säkerhetsbrister av allvarigare slag torde möjligheten till utvisning normalt sätt vara subsidiär i förhållande till 6 kap. 1–3 §§ FSL. Utredningen föreslår på grund härav att ett beslut om utvisning inte får meddelas om det för fartyget finns ett gällande förbud mot resa enligt 6 kap. 1–3 §§ FSL.

Ett beslut om utvisning ska enligt direktivet anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i svensk rätt och utredningen

¹⁰⁰ SOU 2009:90, s. 101.

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

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

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

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

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

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

4.6.3 Ansvarsbestämmelser

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

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

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

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

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

Straffansvar enligt sjölagen och fartygssäkerhetslagen

En försummelse av försäkringsplikten i 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen kan leda till straffansvar. Enligt 20 kap. 15 § sjölagen döms en fartygsägare, som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 kap. sjölagen om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff döms vidare en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren. Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

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

Särskilda frågeställningar avseende straffansvar för juridiska personer

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

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

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

Sanktionsavgift

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

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

Överväganden

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

kan ge torde även vanligen vara effektiv i förhållande till en juridisk person.

Det finns på grund av ovanstående argument, enligt utredningens mening, skäl att närmare överväga ett system med sanktionsavgifter. En försummelse av försäkringsplikten och plikten att medföra certifikat enligt 10 kap. sjölagen är emellertid sanktionerad genom ett straffansvar. Ett brott mot den nu föreslagna försäkringsplikten och ett brott mot försäkringsplikten enligt 10 kap. sjölagen rör båda sjöfartsnäringen. Straffvärdet för ett åsidosättande av försäkringsplikten i de olika situationerna är i hög grad jämförliga. På grund av nämnda skäl samt för att inte bryta upp sanktionssystemet i sjölagen stannar utredningen emellertid för att föreslå att ett straffansvar även införs vid åsidosättande av utredningens föreslagna försäkringsplikt och skyldigheten att medföra försäkringsbevis ombord.

Försäkringsplikten

Redaren har enligt utredningens förslag ålagts en plikt att ha fartyget försäkrat. Det är enligt utredningens mening naturligt att ålägga det subjekt som är skyldig att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet det straffrättsliga ansvaret för åsidosättande av denna plikt.

Redaren ska alltså ha även det straffrättsliga ansvaret för att försäkringsplikten fullgörs. Genom att den plikten läggs just på redaren, synes det knappast bli aktuellt att tillämpa bestämmelsen i 20 kap. 13 § sjölagen om straffansvar för den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

Som tidigare nämnts har ett åsidosättande av den generella försäkringsplikten stora likheter med ett brott mot skyldigheten att ha en försäkring enligt 10 kap. sjölagen. Den straffskala som gäller för brott mot plikten i 10 kap. sjölagen ska därför även gälla brott mot det av utredningen föreslagna kravet på obligatorisk försäkring. Utredningen föreslår att en redare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin generella försäkringsplikt döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Skyldighet att medföra bevis om försäkring

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

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

Förbud mot att anlöpa hamn

Utredningen har lämnat förslag på att Transportstyrelsen ska kunna förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn tilläggs- eller ankarplats samt användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU. Enligt 8 kap. 1 § FSL döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 7 kap. 7 § FSL mot tillträde till hamn till böter eller fängelse i högst ett år. Denna ansvarbestämmelse kommer, enligt utredningens bedömning, att omfatta även den situation att ett fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Transportstyrelsens förbud att anlöpa en hamn på grund av ett tidigare fattat utvisningsbeslut. Det bör enligt utredningens uppfattning även vara straffsanktionerat att ha brutit mot ett tillträdsförbud som avser tilläggs- och ankarplats samt ett förbud mot att användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium. Bestämmelsen i 8 kap. 1 § FSL bör därför ändras till att även omfatta tilläggs- och ankarplats samt användning för verksamhet på svenskt sjöterritorium. Det torde främst vara ett fartygs befälhavare som kan komma i fråga för ett straffansvar enligt bestämmelsen.

5 Förslagens konsekvenser

5.1 Inledning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Effekter för passagerarna

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

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

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

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

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

5.3 Effekter för sjöfartsnäringen

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

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

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

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

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

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

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

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

Särskilda konsekvenser för de mindre rederierna

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

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

5.4 Konsekvenser för det allmänna

5.4.1 Transportstyrelsen

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

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

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

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

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

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

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

5.4.2 Rättsväsendet

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

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

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

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

Med hänsyn till vad som nu sagts bedömer vi att våra förslag kommer att innebära endast en begränsad ökning av arbetsbördan för polis, kustbevakning, åklagare och domstolar. Vår bedömning är emellertid att de kostnadsökningar som kan förväntas uppstå inte är större än att de ryms inom den vanliga verksamheten hos de berörda myndigheterna och domstolarna. Genomförandet av de föreslagna lagändringarna bör således finansieras inom ramen för befintliga anslag.

5.5 Övriga konsekvenser

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

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

6 Ikraftträdande m.m.

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

Utredningens bedömning: Några övergångsbestämmelser behövs inte.

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

Enligt utredningens bedömning behövs inte några övergångsbestämmelser.

7 Författningskommentar

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

Försäkringsplikt

2 §

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

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

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

så som styrkt självförsäkring och finansiella säkerheter med liknande skyddsvillkor.

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

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

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

Försäkringsbevis

3 §

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

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

finansiell säkerhet ska enligt paragrafen visa att skyldigheten enligt 2 § fullgjorts. Försäkringen eller säkerheten ska täcka de krav som anges i 9 kap. 2 och 5 §§ (se kommentaren till 2 §).

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

Direktkrav mot försäkringsgivaren

4 §

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

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

Enligt 9 kap. 7 § första stycket FAL avser den skadelidandes direktkrav ersättning ”enligt avtalet om försäkring”. Detta innebär att rätten till direktkrav kan begränsas av avtalet om försäkring. En förutsättning för direktkrav är således att försäkringen gäller vid tiden

för skadefallet samt omfattar skadan och skadans belopp. Den skadelidande saknar alltså rätt att på grund av paragrafen få ut gottgörelse till större belopp eller under andra förutsättningar än vad försäkringsavtalet anger.

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

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

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

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

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

Sanktioner och tillsyn

5 §

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

20 kap. Straffbestämmelser

16 §

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

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

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

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

5 kap. Tillsyn

Inspektion

8 a §

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

I *första stycket* anges att det vid en inspektion ska, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas om skyldigheten att ha en försäkring eller en finansiell säkerhet enligt 7 kap. 2 § sjölagen fullgörs och om det ombord på fartyget medför ett bevis om försäkring eller finansiell säkerhet enligt 7 kap. 3 § sjölagen. Första stycket omfattar, med undantag för inspektioner i enlighet med hamnstatskontrolldirektivet¹⁰¹, alla inspektioner. Exempelvis omfattas inspektioner av svenska fartyg och utländska fartyg annat än i hamn av bestämmelsen. En inspektion av redarens skyldigheter enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen innebär normalt sätt endast en kontroll av bevis om försäkring eller finansiell säkerhet. För det fall att inspektionsmyndigheten finner anledning att anta att beviset om försäkring eller finansiell säkerhet inte motsvarar de verkliga förhållandena eller att försäkringen eller säkerheten inte är giltig blir det aktuellt att överväga om det ska inledas en förundersökning för att utröna förekomsten av ett eventuellt straffansvar (jämför 20 kap. 16 § sjölagen). Inspektioner görs när tillsynsmyndigheten finner det motiverat (5 kap. 4 § fartygssäkerhetslagen (2003:364)). Tillsynsmyndigheten ska vid en inspektion kontrollera skyldigheterna enligt 7 kap. 2 och 3 §§ om förhållandena inte föranleder annat. Detta innebär att tillsynsmyndigheten i vissa fall har möjlighet att underlåta att kontrollera att skyldigheterna fullgjorts. Ett exempel på när en kontroll kan underlåtas är då beviset eller bevisen nyligen kontrollerats.

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

7 kap. Bemyndiganden

Utvisning och förbud att anlöpa svensk hamn m.m.

7 §

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

¹⁰¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll.

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

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

8 kap. Ansvarsbestämmelser

Straff

1 §

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

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

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

1 §

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

2 §

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

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

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

7 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

1 c §

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

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

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

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

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

1 d §

I paragrafen, som är ny, anges att Transportstyrelsen ska förbjuda ett fartyg att anlöpa svensk hamn, svensk tilläggs- eller ankarplats eller användas för verksamhet på svenskt sjöterritorium om beslut om utvisning fattats mot fartyget i ett land som är medlem i EU på grund av avsaknad av försäkring, finansiell säkerhet eller bevis om försäkring eller säkerhet enligt de bestämmelser som innebär ett genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeanspråk. Med tilläggsplats avses ett fast föremål som fartyg kan lägga till vid. Ankarplatser i paragrafens mening är inte begränsade till de ankarplatser som är utmärkta på sjökorten. Istället avses den plats där ett fartyg rent faktiskt kastar ankar. Förbudet att anlöpa svensk hamn med mera måste föregås av ett utvisningsförbud mot fartyget. Beslutet om utvisning kan antingen ha fattats av Transportstyrelsen eller av myndighet eller domstol i ett land som är medlem i EU. En förutsättning för ett förbud mot att anlöpa svensk hamn med mera är att beslutet om utvisning ska ha fattats på grund av att fartyget saknat giltig försäkring, finansiell säkerhet eller giltigt

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

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

2 §

Paragrafen reglerar frågan hur länge ett förbud att anlöpa svensk hamn med mera ska bestå. I paragrafens *första stycke* anges att förbudet ska bestå till dess att redaren, fartygets ägare eller den som är ansvarig för fartygstransporten har visat den myndighet som förbjudit fartygets resa att bristen är avhjälpd. Tillägget i första stycket innebär att förbudet att anlöpa svensk hamn, svensk tilläggs- eller ankarplats eller utöva verksamhet på svenskt sjöterritorium i 1 d § omfattas av paragrafen.

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

Kommittédirektiv



Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter

Dir.
2010:116

Beslut vid regeringssammanträde den 4 november 2010

Sammanfattning

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

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

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

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2011.

De internationella reglerna

Tredje sjösäkerhetspaketet

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

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

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

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

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

Atenförordningen och Atenkonventionen

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

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

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

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

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

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

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

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

Försäkringsdirektivet

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

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

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

Direktivet ska vara genomfört före den 1 januari 2012.

Behovet av en utredning

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

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

Utredningsuppdraget

Svenska regler som kompletterar Atenförordningen och Atenkonventionen

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

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

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

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

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

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

Ett svenskt tillträde till Atenkonventionen?

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

Försäkringsdirektivet – obligatorisk ansvarsförsäkring för redare

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

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

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

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

Ett starkt och effektivt skydd för skadelidande

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

Arbetets bedrivande och redovisning av uppdraget

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

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

Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2011.

(Justitiedepartementet)

Europaparlamentets och rådets
direktiv 2009/20/EG av
den 23 april 2009 om fartygs-
ägares försäkring för sjörättsliga
skadeståndsanspråk

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS
RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽¹⁰²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽¹⁰³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽¹⁰⁴⁾,

av följande skäl:

⁽¹⁰²⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽¹⁰³⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽¹⁰⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 mars 2007 (EUT C 27 E, 31.1.2008, s. 166), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 december 2008 (EUT C 330 E, 30.12.2008, s. 7) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

1. Ett av syftena med gemenskapens sjöfartspolitik är att höja kvaliteten på handelssjöfarten, genom att förmå de ekonomiska operatörerna att agera på ett mer ansvarsfullt sätt.
2. Avskräckande åtgärder har redan införts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser⁽¹⁰⁵⁾.
3. Den 9 oktober 2008 antog medlemsstaterna ett uttalande där de enhälligt erkände vikten av att alla medlemsstater tillämpar 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.
4. Skyldigheten att vara försäkrad bör göra det möjligt att ge de drabbade ett bättre skydd. Det bör också bidra till att undermåliga fartyg försvinner och att konkurrensen mellan operatörerna återupprättas. I resolution A 898(21) uppmanade dessutom Internationella sjöfartsorganisationen medlemsstaterna att se till att fartygsägarna har tillräcklig försäkring.
5. Om bestämmelserna i detta direktiv inte följs, bör detta rättas till. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (omarbetning)⁽¹⁰⁶⁾ föreskrivs redan kvarhållande av fartyg vid avsaknad av sådana certifikat som måste förvaras ombord. Det är emellertid lämpligt att göra det möjligt att utvisa ett fartyg som inte medför något försäkringsbevis. De närmare bestämmelserna om utvisningen bör göra det möjligt att rätta till förhållandena inom en rimlig tidsperiod.
6. Eftersom målen för detta direktiv, nämligen inrättande och genomförande av lämpliga åtgärder på det sjöfartspolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta

⁽¹⁰⁵⁾ EUT L 255, 30.9.2005, s. 11.

⁽¹⁰⁶⁾ Se sidan 57 i detta nummer av EUT.

direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs bestämmelser om vissa aspekter av fartygsägars skyldigheter i fråga om försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ton.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och som endast används i statlig, icke kommersiell tjänst.
3. Detta direktiv ska inte påverka de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som förtecknas i bilagan.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med:

- a) *fartygsägare eller ägare till fartyg*: den registrerade ägaren till ett havsgående fartyg, eller varje annan person som är ansvarig för driften av fartyget, såsom den som hyrt fartyget utan besättning.

- b) *försäkring*: försäkring med eller utan självrisk, vilket exempelvis innefattar skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, och andra effektiva försäkringsformer (inklusive styrkt självförsäkring) och finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor.
- c) *1996 års konvention*: den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll.

Artikel 4

Försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk

1. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg.
2. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg innehar en försäkring när fartyget anländer till en hamn under den medlemsstatens jurisdiktion. Detta ska inte hindra medlemsstaterna från att i överensstämmelse med internationell rätt kräva att denna skyldighet är uppfylld när sådana fartyg är verksamma inom deras territorialvatten.
3. Den försäkring som avses i punkterna 1 och 2 ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt 1996 års konvention. Försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt 1996 års konvention.

*Artikel 5***Inspektion, efterlevnad, utvisning från hamn och
nekat tillträde till hamn**

1. Varje medlemsstat ska se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med direktiv 2009/16/EG kontrolleras att ett försäkringsbevis enligt artikel 6 medförs ombord.
2. Om det försäkringsbevis som avses i artikel 6 inte medförs ombord får den behöriga myndigheten, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/16/EG som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl, utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget, vilket ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. När ett sådant utvisningsbeslut har utfärdats, ska alla medlemsstater neka detta skepp tillträde till sina hamnar fram till dess att fartygsägaren visar upp det försäkringsbevis som avses i artikel 6.

*Artikel 6***Försäkringsbevis**

1. Innehav av den försäkring som avses i artikel 4 ska styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget.
2. De försäkringsbevis som utfärdas av försäkringsgivaren ska innehålla följande uppgifter:
 - a) Fartygets namn, IMO nummer och registreringshamn.
 - b) Fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe.
 - c) Försäkringens art och varaktighet.
 - d) Försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats.

- e) 3. Om det språk som används i försäkringsbevisen varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

Artikel 7

Sanktioner

För tillämpningen av artikel 4.1 ska medlemsstaterna fastställa ett sanktionssystem för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 8

Rapporter

Kommissionen ska vart tredje år och för första gången före den 1 januari 2015 lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv.

Artikel 9

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 januari 2012. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 10***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 11***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. Pöttering

Ordförande

På rådets vägnar

P. Nečas

Ordförande

BILAGA

- 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.
- 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen).
- 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).
- 2007 års internationella Nairobikonvention om borttagning av vrak (vrakborttagningskonventionen).
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

Statens offentliga utredningar 2012

Kronologisk förteckning

1. Tre blir två! Två nya myndigheter inom utbildningsområdet. U.
2. Framtidens högkostnadsskydd i vården. S.
3. Skatteincitament för riskkapital. Fi.
4. Kompletterande regler om personuppgiftsbehandling på det arbetsmarknadspolitiska området. A.
5. Högskolornas föreskrifter. U.
6. Åtgärder mot fusk och felaktigheter med assistansersättning. S.
7. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012 – långsiktig säkerhet, haverier och global utblick. M.
8. Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt. Ju.

Statens offentliga utredningar 2012

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Skadeståndsansvar och försäkringsplikt
vid sjötransporter – Atenförordningen och
försäkringsdirektivet i svensk rätt. [8]

Socialdepartementet

Framtidens högkostnadsskydd i vården. [2]
Åtgärder mot fusk och felaktigheter med
assistansersättning. [6]

Finansdepartementet

Skatteincitament för riskkapital. [3]

Utbildningsdepartementet

Tre blir två! Två nya myndigheter inom
utbildningsområdet. [1]
Högskolornas föreskrifter. [5]

Miljödepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012
– långsiktig säkerhet, haverier och global
utblick. [7]

Arbetsmarknadsdepartementet

Kompletterande regler om personuppgifts-
behandling på det arbetsmarknadspolitiska
området [4]