

# Promemoria med utkast till lagrådsremiss

## Skadeståndsansvar och försäkringsskyldighet vid transporter av passagerare till sjöss

---

Stockholm den 23 juni 2014

### Promemorians huvudsakliga innehåll

Inom EU har kraven på transportörerna skärpts vid sjötransporter av passagerare, vilket har medfört en stärkt ställning för passagerarna vid olyckor till sjöss. De skärpta reglerna innebär bland annat att transportörerna har ett strikt ansvar (ansvar utan vållande) för personskador och ska ha försäkring som täcker det strikta ansvaret. Transportörerna ska också tydligt informera passagerarna om deras rättigheter. Det föreslås i promemorian att dessa förbättringar för passagerarna ska gälla för fler inrikes transporter till sjöss än vad som nu är fallet. Samtidigt beaktas sjöfartsnäringens förutsättningar och behov.

Det lämnas också förslag som gör det möjligt med straffrättsliga sanktioner, om transportören inte är försäkrad eller om befälhavaren inte medför ett certifikat eller ett bevis som visar att försäkringsskyldigheten är fullgjord. Det blir även möjligt att belägga fartyget med nyttjandeförbud om certifikatet eller beviset inte medförs. Ansvarsgränsen för transportörens totala skadeståndsansvar vid en och samma händelse höjs också.

Det föreslås dessutom att Sverige tillträder 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods. Tillträdet innebär att ytterligare transporter omfattas av ett förstärkt skydd. Förslag lämnas till de lagändringar som behövs till följd av tillträdet.

Lagändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	26
2.4	Förslag till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486) .....	28
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:328) om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	29
3	Ärendet och dess beredning .....	30
4	Transportörens ansvar vid transporter av passagerare till sjöss – en överblick .....	31
4.1	Bakgrund .....	31
4.2	Atenkonventionen .....	32
4.3	Atenförordningen .....	34
4.4	Försäkringsdirektivet .....	36
4.5	Begränsningskonventionen .....	37
5	Allmänna utgångspunkter .....	38
6	Tillämpningen av Atenförordningen .....	39
6.1	Atenförordningen ska tillämpas på ytterligare transporter .....	39
6.2	Försäkringsskyldighet för utländska fartyg .....	45
6.3	Avgiftsbemyndigande .....	46
6.4	Ansvarsgränsen enligt Atenförordningen .....	46
6.5	Redarens försäkringsskyldighet enligt 7 kap. 2 § sjölagen begränsas .....	47
6.6	Lagen om paketresor .....	47
7	Ansvarsbegränsning .....	48
7.1	Ansvarsgränsen för personskada i 15 kap. sjölagen .....	48
7.2	Ansvarsgränsen för personskada i 9 kap. sjölagen .....	49
8	Säkerställande av krav på försäkring och information .....	51
8.1	Befälhavaren ska medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis .....	51
8.2	Tillsyn och inspektion .....	53
8.3	Nyttjandeförbud .....	55
8.4	Straffansvar när en försäkring saknas eller ett certifikat eller ett försäkringsbevis inte medförs ombord .....	58
8.5	Sanktioner vid underlåten information .....	60
9	Sveriges tillträde till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention .....	61
10	Ändringar i 15 kap. sjölagen till följd av Rom I-förordningen .....	66
10.1	Rom I-förordningen .....	66

10.2	Bestämmelserna om avtalsvillkors giltighet i sjölagen upphävs i vissa delar .....	68
11	Ikraftträdande .....	69
12	Ekonomiska och andra konsekvenser .....	71
13	Författningskommentar .....	74
13.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor .....	74
13.2	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	76
13.3	Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) .....	96
13.4	Förslaget till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486) .....	98
13.5	Lag om ändring i lagen (2013:328) om ändring i sjölagen (1994:1009).....	99
Bilaga 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 .....	101
Bilaga 2	2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.....	124
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.....	149
Bilaga 4	Sammanfattning av betänkandet Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt (SOU 2012:8).....	153
Bilaga 5	Betänkandets lagförslag .....	162
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna.....	192
Bilaga 7	Förteckning över remissinstanserna (Ds 2013:44).....	193
Bilaga 8	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I).....	194
Bilaga 9	Sammanfattning av departementspromemorian Lagvalsregler på obligationsrättens område – Rom I och Rom II-förordningarna (Ds 2013:21) .....	205
Bilaga 10	Departementspromemoriens lagförslag .....	207
Bilaga 11	Förteckning över remissinstanserna.....	215

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
2. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
3. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),
4. lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486),
5. lag om ändring i lagen (2013:328) om ändring i sjölagen (1994:1009).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2013/14:239*      *Föreslagen lydelse*

#### 18 §

Vissa skador, som omfattas av andra bestämmelser, ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Detta gäller skador som omfattas av bestämmelserna i

1. *sjölagen (1994:1009),*
2. *rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,*
3. *lagen (2010:510) om lufttransporter,*
4. *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,*
5. *järnvägstrafiklagen (1985:192), eller*
6. *lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.*

Vissa skador, som omfattas av andra bestämmelser, ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Detta gäller skador som omfattas av bestämmelserna i

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,*
2. *sjölagen (1994:1009),*
3. *rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,*
4. *lagen (2010:510) om lufttransporter,*
5. *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,*
6. *järnvägstrafiklagen (1985:192), eller*
7. *lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.*

Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

*dels* att nuvarande 15 kap. 1 § ska betecknas 15 kap. 5 §, att nuvarande 15 kap. 1 a § ska betecknas 15 kap. 1 §, att nuvarande 15 kap. 2 § ska betecknas 15 kap. 3 §, att nuvarande 15 kap. 3 § ska betecknas 15 kap. 4 §, att nuvarande 15 kap. 4–28 §§ ska betecknas 15 kap. 6–30 §§, att nuvarande 15 kap. 29 § ska betecknas 15 kap. 35 § och att nuvarande 15 kap. 30 § ska betecknas 15 kap. 36 §,

*dels* att 3 kap. 25 §, 7 kap. 2 och 2 a §§, 9 kap. 5 §, de nya 15 kap. 1, 3–30, 35 och 36 §§, 19 kap. 1 § och 21 kap. 4 §, rubriken till 15 kap. och rubrikerna närmast före de nya 15 kap. 6 och 19 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före nuvarande 15 kap. 29 § ska sättas närmast före den nya 15 kap. 35 §,

*dels* att det ska införas sju nya paragrafer, 15 kap. 2 och 31–34 §§, 20 kap. 14 a § och 21 kap. 6 a §, och närmast före 15 kap. 31–34 nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 kap.

#### 25 §

Om det inte finns något hinder enligt 24 §, *skall* inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

Om det inte finns något hinder enligt 24 §, *ska* inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling.

### 7 kap.

#### 2 §<sup>1</sup>

Redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 ska ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 1–4 §§, intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. Som försäkring

Redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 ska ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 1–4 §§, intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. *För fordringar med*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2012:353.

anses också en betryggande självförsäkring. Försäkringen eller säkerheten ska även täcka fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader.

*anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare ska dock försäkringen eller säkerheten täcka ansvaret intill ett belopp om 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. Som försäkring anses också en betryggande självförsäkring. Försäkringen eller säkerheten ska även täcka fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader.*

Skyldigheten enligt första stycket att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller även redaren för ett utländskt fartyg med en dräktighet av minst 300, om fartyget på svenskt sjöterritorium

1. används för någon annan verksamhet än transport,
2. anlöper eller lämnar hamn, eller
3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.

Första och andra styckena gäller inte fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (SÖ 1979:6).

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (SÖ 1979:6). *Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.*

## 2 a §<sup>2</sup>

Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §.

Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §. *Detsamma gäller sådana anspråk som omfattas av transportörens motsvarande skyldighet 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*

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2012:328.

*till sjöss eller enligt vad som följer  
av 15 kap. 2 eller 31 §.*

## **9 kap.**

### **5 §<sup>3</sup>**

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 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 250 000 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 utsträckning 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 som dessa svarar för.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen 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 som bärgaren svarar för.

6. Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2012:353.



## 15 kap. Om befordran av passagerare och resgods

*Lydelse enligt prop. 2013/14:239*

### 1 a §

Särskilda bestämmelser om befordran av passagerare finns i 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.

*Nuvarande lydelse*

## 15 kap. Om transport av passagerare och resgods

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Detta kapitel innehåller bestämmelser om transport av passagerare och resgods. Sådana bestämmelser finns också i

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,

2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, och

3. 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.

Bestämmelser som kompletterar förordning (EG) nr 392/2009 finns i 31–34 §§, 20 kap. 14 a § och 21 kap. 6 a §. Sådana bestämmelser finns också i 5 kap. 8 a § och 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

Utöver vad som anges i förordning (EG) nr 392/2009 ska vad som sägs där tillämpas även på en transport av passagerare mellan en avgångs- och en bestämmelseort inom Sveriges sjöterritorium, om transporten sker med ett fartyg

1. av en annan fartygsklass än A eller B, och

2. som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.

För en transport enligt första

*stycket gäller dock inte*

*1. ansvaret för transportören vid en händelse enligt artikel 3.1 b i bilaga I till förordningen,*

*2. skyldigheten att ha en försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet för ansvar enligt punkt 2.2 i bilaga II till förordningen, eller*

*3. kravet på certifikat enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till förordningen.*

## 2 §

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

## 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.

## 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 *godsbefordran*,

resgods: varje föremål, inbe-

## 3 §

*Detta kapitel tillämpas inte i den utsträckning en fråga regleras av ett gällande internationellt fördrag om transport med ett annat transportmedel.*

## 4 §

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos *transportören* eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och *under resan förorsakas* skada av det slag som avses i 19 eller 20 §, *ska* 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.

## 5 §

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

passagerare: den som *transporteras* eller *ska transporteras* med *ett* 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, inbe-

gripet fordon, som *befordras* för passagerarens räkning, under förutsättning att *befordringen* inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid *godsbefordran*, 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.

### **Om befordringen**

#### **4 §**

*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.

#### **5 §**

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

#### **6 §**

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

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

gripet fordon, som *transporteras* för passagerarens räkning, under förutsättning att *transporten* inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid *gods-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.

### **Om transporten**

#### **6 §**

*Transportören* ska se till att fartyget är sjövärdigt, *vilket* också *innefattar* 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.

#### **7 §**

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

#### **8 §**

*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 *ske*, även om avtalet inte avser en bestämd person.

*Första stycket* gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

#### 7 §

Passageraren är skyldig att *iakttä* 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.

#### 8 §

Passagerare får *föra* med sig resgods i skäligen 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 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.

#### 10 §

Har resgods orsakat skada för

#### 9 §

Passageraren är skyldig att *följa* 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 *ska* även tillämpas i fråga om passagerare.

#### 10 §

Passagerare får *ta* med sig resgods i skäligen omfattning.

*Om* passageraren *känner* 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 utmärkas på godset innan resan börjar.

#### 11 §

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

*Om* sådant resgods *har* 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.

#### 12 §

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.

#### 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 *bortfraktaren* 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.

#### 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.

#### 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

*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.

#### 13 §

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

#### 14 §

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.

#### 15 §

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 *transporteras* till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. *Om transportören inte gör det*, har passageraren rätt att häva avtalet.

*Om* passageraren *måste* uppe-

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

#### 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 underrättats 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.

#### 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.

#### 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

hålla sig i land på grund av haveri eller någon annan omständighet som rör fartyget, *ska transportören* på lämpligt sätt sörja för *passagerarens* uppehälle och bära kostnaden för detta.

#### 16 §

*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.

#### 17 §

*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 *något* 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. *Om* avtalet *frånträds*, *ska* vardera parten bära sin kostnad och skada.

#### 18 §

*Om* passageraren *avbryter* resan på grund av ett förhållande som avses i 16 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 15 § eller, sedan resan har börjat, enligt 17 §, *ska* biljettpriset sättas ned. Därvid *ska* 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.*

### ***Om ansvarighet på bortfraktarens sida***

#### ***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 skadan har vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller 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 bestämelseorten.*

*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.*

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.*

### ***Transportörens ansvar***

#### ***19 §***

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

#### ***20 §***

*Transportören är ansvarig 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 transportören eller någon som transportören svarar för. Detsamma gäller 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 bestämelseorten.*

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

#### ***21 §***

*Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 19 eller 20 §, 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.

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

1 § skadeståndslagen (1972:207).

22 §

För att gå fri från ansvarighet måste *transportören* visa att *en* skada som avses i 19 eller 20 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av *transportören* eller någon som *transportören* 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 *en* förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

23 §

*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.

24 §

*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 sin del av *befordringen* enligt samma regler som gäller för *bortfraktaren*. Har *bortfraktaren* åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapitel, 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

högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk, nämligen

2. 20 SDR för *en* annan resgods-skada, och
3. 20 SDR för *en* skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket *ska* ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 23 § prövas.

#### 25 §

*Transportören* har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 23 och 24 §§ 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.

#### 26 §

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

#### 27 §

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

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

I den *utsträckning* ansvar åvilar både *transportören* och en person

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).

#### 28 §

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

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

#### 28 §

*Om talan förs* mot någon som *transportören* svarar för enligt 27 § eller 7 kap. 1 §, *har* denne *rätt* 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 23 §.

*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.

#### 29 §

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

#### 30 §

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

### **Försäkringskyldighet för utländska fartyg**

#### 31 §

*För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en hamn på Sveriges sjöterritorium och är godkänt för transport av fler än*

*tolv passagerare ska det finnas en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009, med de begränsningar som för vissa transporter följer av 2 § andra stycket 1 och 2. Skyldigheten gäller dock inte för ett fartyg som ägs av en främmande stat.*

### **Certifikat och försäkringsbevis**

#### **32 §**

*Befälhavaren ska ombord på fartyget medföra ett certifikat enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009.*

*På ett sådant fartyg som enligt 2 § andra stycket 3 inte omfattas av kravet på certifikat ska befälhavaren i stället medföra ett bevis om att transportörens skyldighet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen, med de begränsningar som följer av 2 § andra stycket 1 och 2, är fullgjord.*

*Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset som avses i andra stycket.*

### **Avgift vid certifiering**

#### **33 §**

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.*

### **Sanktioner när information inte lämnas**

#### **34 §**

*Om information inte lämnas enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 392/2009 eller enligt vad som följer av 2 §, ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas, med undantag för 29–36 §§ om marknadsstörningsavgift. Sådan information ska anses vara*

*väsentlig enligt 10 § tredje stycket den lagen.*

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

I fråga om handresgoods 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

### 35 §

Bestämmelserna i 9 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 12–29 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga.

### 36 §

Trots 35 § får *transportören* förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan *passageraren* går ombord och efter det att han *eller hon* har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan *fartyget* och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med ett transportmedel som *transportören* ställer till förfogande.

I fråga om handresgoods 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 *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*.

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 §<sup>4</sup>

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

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

2. en 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; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

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

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

5. en 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. en 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,

7. en fordran på ersättning på grund av att resgoods har skadats,

6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid *passagerartransport*: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under *transporten*, 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,

7. en fordran på ersättning på grund av att resgoods har skadats,

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2013:328.

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,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska 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. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom 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.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispaschör, 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 föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5

gått förlorat eller försenats vid *transport*: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska 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. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom 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.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispaschör, 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 föreskrifter 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.

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.

och fjärde stycket. I 15 kap. 35 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

*Första stycket 6 och 7 tillämpas inte om något annat följer av artikel 16 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 eller artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.*

## **20 kap.**

### *14 a §*

*En transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa en 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 sjöss eller enligt vad som följer av 15 kap. 2 eller 31 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certifikat enligt 15 kap. 32 § första stycket ombord på fartyget, döms till böter.*

*En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett bevis enligt 15 kap. 32 § andra stycket ombord på fartyget, döms till böter. I ringa fall ska det inte dömas till ansvar.*

## 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.

*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.

Talan om ansvarighet på grund av *ett* avtal om *transport* 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 *transportavtalet* träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Trots 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 *ska* väckas vid en annan domstol eller att tvisten *ska* hänskjutas till skiljemän.

*Om det inte finns någon* 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.

*Första–femte styckena tillämpas inte om något annat följer av artikel 17 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.*

### 6 a §

*En dom enligt artikel 17a.2 i 2002 års Atenkonvention förklaras vara verkställbar enligt det förfarande som framgår av 6 § andra–fjärde styckena och verkställas enligt 6 § femte stycket. Det som sägs i 6 § andra stycket 2 om*



*1992 års ansvarighetskonvention och den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen ska i stället avse 2002 års Atenkonvention.*

*Första stycket tillämpas inte om något annat följer av lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden eller av de unionsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § 1, 3 eller 5 den lagen.*

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

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

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 8 a § och 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### 8 a §<sup>1</sup>

Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder annat, kontrolleras om *ett* bevis medförs ombord på fartyget enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009). Vid en hamnstatskontroll ska en *sådan* kontroll alltid göras.

Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder *något* annat, kontrolleras om *följande* bevis *eller certifikat* medförs ombord på fartyget:

1. *ett bevis* enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009),

2. *ett certifikat* enligt 15 kap. 32 § första stycket sjölagen, *eller*

3. *ett bevis* enligt 15 kap. 32 § *andra stycket* sjölagen.

Vid en hamnstatskontroll ska en kontroll *enligt första stycket 1 och 2* alltid göras.

### **6 kap.**

#### 2 §

Ett fartygs resa får förbjudas, om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning *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 om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning. *Ett fartygs resa får också förbjudas om det* ombord saknar:

1. ett certifikat som det *ska* ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

2. *ett bevis som det ska ha* enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009),

3. *ett certifikat som det ska ha* enligt 15 kap. 32 § första stycket sjölagen, *eller*

4. *ett bevis som det ska ha* enligt 15 kap. 32 § *andra stycket* sjölagen.

Om det saknade certifikatet

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2012:355.

*enligt första stycket 1* är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2 gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486)

Härigenom föreskrivs att 1 § marknadsföringslagen (2008:486) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2013/14:239 Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag har till syfte att främja konsumenternas och näringslivets intressen i samband med marknadsföring av produkter och att motverka marknadsföring som är otillbörlig mot konsumenter och näringsidkare.

Bestämmelser om marknadsföring finns bl.a. i

- lagen (1992:1672) om paketresor,
- tobakslagen (1993:581),  
– *sjölagen (1994:1009)*,
- lagen (1995:1571) om insättningsgaranti,
- lagen (1996:1006) om anmälningsplikt avseende viss finansiell verksamhet,
- lagen (1996:1118) om marknadsföring av kristallglas,
- lagen (1999:268) om betalningsöverföringar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- lagen (1999:158) om investerarskydd,
- lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informations-samhällets tjänster,
- lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet,
- prisinformationslagen (2004:347),
- lagen (2005:59) om distansavtal och avtal utanför affärslokaler,
- försäkringsavtalslagen (2005:104),
- lagen (2005:405) om försäkringsförmedling,
- lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,
- lagen (2010:510) om lufttransporter,
- radio- och tv-lagen (2010:696),
- alkohollagen (2010:1622),
- konsumentkreditlagen (2010:1846),
- lagen (2011:914) om konsumentskydd vid avtal om tidsdelat boende eller långfristig semesterprodukt,
- lagen (2013:1054) om marknadsföring av modersmjölksersättning och tillskottsning, och
- lagen (2014:000) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar.

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:328) om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 5 § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2013:328*

*Föreslagen lydelse*

### **9 kap.**

#### **5 §**

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 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 250 000 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 3,02 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1 208 SDR, för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR, och för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den utsträckning de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 604 SDR, för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 453 SDR, och för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 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 som dessa svarar för.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen 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 som bärgaren svarar för.

6. Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

### 3 Ärendet och dess beredning

#### *Skadeståndsansvar och försäkringsskyldighet vid transporter av passagerare till sjöss*

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), som finns i *bilaga 1*, innebär att transportörer åläggs ett strikt ansvar för personskador och en skyldighet att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet för person- och sakskador vid transporter av passagerare till sjöss. Förordningen tillämpas sedan den 31 december 2012.

Regeringen beslutade den 4 november 2010 att ge en särskild utredare i uppdrag att föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av Atenförordningen. Utredaren skulle också ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. De materiella bestämmelserna i 1974 års Atenkonvention i dess lydelse enligt 2002 års protokoll och ett antal slutbestämmelser i protokollet utgör 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (Atenkonventionen). Atenkonventionen finns i *bilaga 2*.

I uppdraget ingick också att 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), som finns i *bilaga 3*.

Utredningen antog namnet Utredningen om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter (Ju 2010:13).

Utredningen särredovisade sitt arbete avseende försäkringsdirektivet i en promemoria. Utredningens förslag i den delen har behandlats i propositionen Ansvarsförsäkring vid sjötransporter (prop. 2011/12:111). Lagändringarna trädde i kraft den 1 juli 2012.

Uppdraget i övrigt redovisades i mars 2012 i betänkandet Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt (SOU 2012:8). En sammanfattning av betänkandet och dess lagförslag finns i *bilagorna 4* och *5*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2012/1978/L3). Förslaget i betänkandet om att marknadsföringslagens (2008:486) sanktionssystem ska användas när transportören inte lämnar information har också behandlats i departementspromemorian Lag om resenärers rättigheter (Ds 2013:44). Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 7*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2013/4865/L3).

Under den fortsatta beredningen av betänkandet har uppmärksamats bland annat att det krävs ytterligare lagändringar, utöver förslagen i betänkandet, för att anpassa svensk rätt till Atenförordningen och Atenkonventionen. Det föreslås också delvis andra lösningar när det

gäller Atenförordningens tillämpningsområde m.m. I Regeringskansliet har därför upprättats förevarande promemoria med utkast till lagrådsremiss. I promemorian behandlas betänkandets förslag om att Atenförordningen ska tillämpas på ytterligare transporter. Därutöver behandlas Sveriges tillträde till 2002 års protokoll till Atenkonventionen och de författningsändringar som föranleds av ett tillträde eller som behövs med anledning av Atenförordningen.

#### *Ändringar i sjölagen till följd av Rom I-förordningen*

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I-förordningen) trädde i kraft den 7 juli 2008 och tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare. Förordningen finns som *bilaga 8*.

En sakkunnig person fick i uppdrag att utreda vilka lagändringar som är nödvändiga med anledning av bland annat Rom I-förordningen. Utredaren överlämnade i mars 2013 departementspromemorian Lagvalsregler på obligationsrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna (Ds 2013:21). En sammanfattning av promemorian och dess lagförslag finns i *bilagorna 9* och *10*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 11*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2013/915/L2).

I förevarande promemoria behandlas promemorians förslag till ändringar i 15 kap. sjölagen (1994:1009) till följd av Rom I-förordningen. Övriga delar behandlas i lagrådsremissen Lagvalsregler på civilrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna.

## 4 Transportörens ansvar vid transporter av passagerare till sjöss – en överblick

### 4.1 Bakgrund

Transportörens ansvar vid transporter av passagerare till sjöss har, fram till dess att Atenförordningen började tillämpas, till största delen reglerats i 15 kap. sjölagen. Stora delar av kapitlet avspeglar 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, trots att Sverige inte har tillträtt konventionen. Konventionen är utarbetad inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och trädde i kraft 1987. Endast ett fåtal EU-medlemsstater har anslutit sig, vilket bland annat beror på att ansvarsgränserna för transportörernas skadeståndsansvar anses vara för låga.

Den 1 november 2002 antogs 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention, efter en översyn inom IMO av 1974 års Atenkonvention. EU har i egenskap av regional organisation för ekonomisk integration anslutit sig till protokollet och Sverige har undertecknat det med förbehåll för ratifikation.

De materiella bestämmelserna i 1974 års Atenkonvention i dess lydelse enligt 2002 års protokoll och ett antal slutbestämmelser i protokollet bildar alltså tillsammans Atenkonventionen. I oktober 2006 antogs inom IMO förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen (IMO:s riktlinjer).

Atenkonventionen trädde i kraft den 23 april 2014.

EU har införlivat större delen av Atenkonventionen och IMO:s riktlinjer i EU-rätten genom Atenförordningen.

## 4.2 Atenkonventionen

### *Tillämpningsområde*

Atenkonventionen reglerar ansvar för personskada (inklusive dödsfall) som drabbar en passagerare och förlust eller skada på passagerarens resgods (artikel 3). Andra skador, t.ex. skador till följd av försening, omfattas inte av konventionen. Ekonomisk förlust till följd av att resgods inte har lämnats ut till en passagerare inom rimlig tid efter ankomsten omfattas dock (artikel 1.7).

Transportörens ansvar omfattar endast skador som härrör från händelser som har inträffat under transporten. Det innebär att ansvaret i princip bara omfattar skador som inträffar ombord på fartyget eller i anslutning till ombordstigning och – när det gäller annat resgods än handresgods – den tid resgodset är omhändertaget av transportören (artiklarna 3.6 och 1.8).

Konventionen tillämpas på internationella transporter, med vilket avses transporter där avgångs- och bestämmelseorten finns i två skilda stater. Avgångs- och bestämmelseorten kan också finnas i en och samma stat, under förutsättning att fartyget ska anlöpa en hamn i en annan stat under resan (artikel 1.9).

Ytterligare en förutsättning för att konventionen ska vara tillämplig är att transporten har anknytning till en konventionsstat. Fartyget måste föra en fördragsslutande stats flagg eller vara registrerat i en fördragsslutande stat. Konventionen är också tillämplig om transportavtalet har träffats i eller avgångs- eller bestämmelseorten enligt transportavtalet finns i en fördragsslutande stat (artikel 2).

### *Ansvarsreglerna*

Atenkonventionens syfte är att stärka passagerarnas ställning vid transporter med fartyg. Regleringen ska indirekt förebygga skador, eftersom transportörerna får incitament att i större utsträckning vidta åtgärder för att undvika att olyckor inträffar. Konventionen skiljer på sjöfartsolyckor och andra händelser (artikel 3).

En sjöfartsolycka innebär att något händer med själva fartyget, t.ex. att fartyget förliser. Vid en sjöfartsolycka har passagerarna mycket små möjligheter att påverka sin situation. När en personskada inträffar i en sådan situation har transportören därför ett strikt ansvar, dvs. oberoende av om transportören gör sig skyldig till fel eller försummelse. Det strikta ansvaret gäller dock inte om transportören visar att olyckan orsakats av krigshandlingar, fientligheter, inbördeskrig, uppror eller naturhändelser



av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras (artikel 3.1 a). Det strikta ansvaret gäller inte heller om olyckan i sin helhet vållats av tredje man genom handling eller underlåtenhet med avsikt att orsaka skada (artikel 3.1 b).

Transportörens strikta ansvar för en personskada begränsas beloppsmässigt till 250 000 särskilda dragningsrätter per passagerare och händelse (artikel 3.1). En högre gräns på 400 000 särskilda dragningsrätter kan bli tillämplig om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören (artiklarna 7.1 och 3.1). Med särskilda dragningsrätter (Special Drawing Rights, SDR) avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (22 kap. 3 § sjölagen). Värdet av en SDR motsvarade i slutet av maj 2014 drygt tio kronor.

Om en personskada uppstår på grund av någon annan händelse än en sjöfartsolycka (en annan händelse enligt artikel 3) blir transportören skadeståndsskyldig bara vid fel eller försummelse. Ansvarsgränsen uppgår även då till 400 000 SDR (artiklarna 7.1 och 3.2).

En fördragsslutande stat har möjlighet att föreskriva att transportörens ansvar ska gälla för ett högre belopp än 400 000 SDR per passagerare (artikel 7.2).

När det gäller skador som uppstått som en följd av förlust av eller skada på handresgods, ansvarar transportören vid fel eller försummelse. Fel eller försummelse antas föreligga om skadan orsakats vid en sjöfartsolycka (artikel 3.3). Ansvaret är begränsat till 2 250 SDR per passagerare och transport (artikel 8.1).

Vid skada på eller förlust av annat resgods än handresgods blir transportören ansvarig om inte transportören visar att den händelse som orsakade skadan inträffade utan fel eller försummelse av transportören (artikel 3.4). Ansvarsgränsen vid skada på eller förlust av fordon är 12 700 SDR per fordon och transport (artikel 8.2). För övrigt resgods är gränsen 3 357 SDR per passagerare och transport (artikel 8.3).

Transportören kan förlora sin rätt att åberopa ansvarsgränserna om det visas att transportören, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma (artikel 13).

### *Försäkringsskyldighet*

Vid en transport med ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat och som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare ska transportören ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet för att täcka sitt ansvar för dödsfall eller personskada. Försäkringen eller säkerheten ska uppgå till minst 250 000 SDR per passagerare och händelse (artikel 4a.1). En fördragsslutande stat ska utfärda certifikat som intygar att kravet på försäkring eller säkerhet är uppfyllt. Certifikatet ska medföras på fartyget (artikel 4a.2, 4a.5 och 4a.15).

En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg under dess flagg om inte ett certifikat utfärdats över att försäkringsskyldigheten fullgjorts (artikel 4a.12). Varje fördragsslutande stat måste också genom sin nationella lagstiftning se till att det finns motsvarande

försäkring eller säkerhet för alla transporter, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar en hamn inom dess territorium (artikel 4a.13).

Försäkringen eller säkerheten måste täcka allt ansvar för dödsfall och personskada enligt konventionen. Ansvaret omfattar bland annat ett strikt ansvar vid terrorhändelser som inte i sin helhet har orsakats av tredje man, vilket följer av utformningen av artikel 3.1 b. Det var bland annat för att möjliggöra för transportören att försäkra detta ansvar som IMO:s riktlinjer antogs 2006. I riktlinjerna uppmanas staterna att ratificera Atenkonventionen med ett förbehåll om att få begränsa transportörens ansvar och försäkringsskyldighet till det mindre av 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse eller 340 miljoner SDR per fartyg vid en och samma händelse när det gäller personskada till följd av krigs- eller terrorrisk.

Transportörens ansvar och skyldighet att försäkra sig gäller till stor del även den utförande transportören (artikel 4 och 4a.1). Med utförande transportör avses den som, utan att vara avtalande transportör, i egenskap av ägare eller befraftare av ett fartyg eller i egenskap av redare, faktiskt utför hela eller delar av transporten (artikel 1.1 c).

En passagerare har rätt att rikta sin talan om ersättning direkt mot försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten (artikel 4a.10).

### 4.3 Atenförordningen

#### *Tillämpningsområde*

Atenförordningen är en del av EU:s tredje sjösäkerhetspaket. Förordningen genomför huvuddelen av Atenkonventionen i unionsrätten och stärker det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare vid sjötransporter ytterligare.

Distinktionen mellan nationella och internationella transporter har tagits bort vid sjötransporter på den inre marknaden. Det har ansetts lämpligt att ha samma nivå och typ av skadeståndsansvar när det gäller både nationella och internationella transporter inom unionen. Utöver internationella transporter är förordningen därför tillämplig även på inrikes transporter till sjöss med fartyg av klass A- och B-typ. Medlemsstaterna ges dessutom möjlighet att tillämpa förordningen på all inrikes transport till sjöss i en enda medlemsstat, alltså inte bara på transporter med fartyg av klass A- eller B-typ.

Atenförordningens allmänna tillämpningsområde är således mer vidsträckt än Atenkonventionens. Samma tre anknytningsalternativ som gäller för konventionen gäller dock även för förordningen (fartygets nationalitet, avtalsorten för transportavtalet eller den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten), med den skillnaden att ”fördragslutande stat” är ersatt med ”medlemsstat”. Atenförordningen gäller således fullt ut på alla områden som konventionen gäller för, under förutsättning att transporten har en anknytning till EU.

### *Likheter och skillnader i förhållande till Atenkonventionen*

De flesta av Atenkonventionens materiella bestämmelser ingår i förordningen genom att de finns i en bilaga till förordningen (bilaga I). Vissa artiklar saknas dock: artiklarna 17 och 17a, som handlar om domsrätt respektive erkännande och verkställighet, artikel 19, som handlar om relationen till andra konventioner om ansvarsbegränsning och artikel 22, som innebär att en fördragsslutande stat vid vissa tidpunkter har rätt att förklara att konventionen inte ska tillämpas när både passageraren och transportören är medborgare i den staten.

Även större delen av IMO:s riktlinjer är fogade till Atenförordningen (bilaga II). I förordningen sägs att riktlinjerna ska vara bindande (artikel 3.2, se även artikel 1.1 b och åttonde skälet i ingressen till förordningen), vilket inte är fallet när det gäller konventionen.

Atenförordningen kompletterar Atenkonventionen genom ett antal bestämmelser som ytterligare förstärker passagerarnas rättigheter. Till skillnad från Atenkonventionen är transportören enligt Atenförordningen skyldig att göra en förskottsutbetalning om en passagerare avlider eller drabbas av en personskada till följd av en sjöfartsolycka. En förskottsutbetalning innebär dock inte något erkännande av skadeståndsansvaret (artikel 6). I förordningen finns också ett krav på tillräcklig och tydlig information till passagerare om deras rättigheter. En passagerare ska åtminstone vid avgången få lämplig information om sina rättigheter enligt förordningen (artikel 7). Skador på rörelsehjälpmedel ska behandlas som skador på handresgods men ersättningen ska motsvara återanskaffningsvärdet eller, i förekommande fall, reparationskostnaden (artikel 4).

### *Likheter och skillnader i förhållande till 15 kap. sjölagen*

Atenförordningen är direkt tillämplig och gäller sedan den 31 december 2012 framför konkurrerande bestämmelser i t.ex. 15 kap. sjölagen. Bestämmelserna i 15 kap. tillämpas därför i dag endast på transporter som faller utanför förordningens tillämpningsområde, främst vid inrikes transporter med fartyg som inte är av klass A- och B-typ.

Vid transporter som omfattas av förordningen har transportören ett strikt ansvar upp till 250 000 SDR för personsador till följd av sjöfartsolyckor. För transporter som inte omfattas av förordningen gäller enligt 15 kap. sjölagen ett culpaansvar i dessa fall. Den yttersta ansvarsgränsen vid personsador är enligt förordningen 400 000 SDR per passagerare, medan ansvarsgränsen enligt sjölagen uppgår till högst 175 000 SDR per passagerare.

Vidare har transportören enligt förordningen en skyldighet att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret för dödsfall eller personskada upp till minst 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse. Någon sådan försäkringsskyldighet finns inte enligt 15 kap. sjölagen. Redare för fartyg av en viss storlek ska dock enligt 7 kap. 2 § sjölagen ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 § sjölagen. För personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är detta belopp 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget får transportera. Se vidare nästa avsnitt.

När det gäller sakskador finns också vissa skillnader mellan förordningen och 15 kap. sjölagen. Det gäller bevisbördan och ansvarsgränserna. Skillnaderna är dock inte så stora som när det gäller personskador.

Eftersom Atenförordningen i princip inte reglerar transportörens ansvar vid försening eller utomobligatoriska förhållanden gäller 15 kap. sjölagen i dessa fall även för transporter som i och för sig omfattas av förordningens tillämpningsområde.

#### 4.4 Försäkringsdirektivet

Liksom Atenförordningen ingår försäkringsdirektivet som en del i det tredje sjösäkerhetspaketet. Direktivet kompletterar Atenförordningen genom att försäkringsskyldighet även åläggs andra fartyg än sådana som transporterar passagerare.

Försäkringsdirektivet innebär att varje EU-medlemsstat ska kräva att redaren för ett fartyg, som för dess flagg och som har en dräktighet av minst 300, ska ha en ansvarsförsäkring som täcker fartyget. Dräktighet (eller tonnage) är ett uttryck för fartygets storlek och utgör den totala volymen av fartygets alla slutna rum med vissa undantag. Med försäkring likställs finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor.

Försäkringsskyldigheten gäller också för utländska fartyg som anländer till en hamn som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion. En medlemsstat får utsträcka skyldigheten även till fartyg som är verksamma inom dess territorialvatten.

Försäkringsskyldigheten är allmän i den bemärkelsen att den inte är begränsad till vissa typer av transporter och den omfattar bland annat dödsfall, personskada eller förlust av och skada på egendom. En förutsättning är att skadan uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller bärgningsföretag (prop. 2011/12:111 s. 19). Även skador på egna passagerare och deras resgods omfattas alltså. Direktivet ska dock inte påverka de system som inrättats genom vissa andra instrument, bland annat Atenförordningen (artikel 2.3).

Innehavet av försäkring ska kunna styrkas med ett försäkringsbevis som är utfärdat av försäkringsbolaget. Beviset ska medföras ombord på fartyget. Om ett försäkringsbevis saknas, får den behöriga myndigheten i medlemsstaten utfärda ett utvisningsbeslut avseende fartyget. Medlemsstaterna ska också fastställa effektiva, proportionerliga och avskräckande sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som genomför direktivets krav på försäkring.

Direktivet är genomfört huvudsakligen i 7 kap. sjölagen. När det gäller tillsyn och sanktioner regleras de i 20 kap. sjölagen, 5 och 7 kap. fartygs-säkerhetslagen (2003:364) och 7 kap. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

## 4.5 Begränsningskonventionen

### *Förhållandet till Atensystemet och försäkringsdirektivet*

Atenkonventionen, Atenförordningen och försäkringsdirektivet garanterar på olika sätt ersättning till den skadelidande, men innehåller även vissa begränsningar av ansvaret för att kraven på transportörerna och redarna inte ska bli alltför betungande. Rättsakterna har beröringspunkter med 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (begränsningskonventionen). Sverige har anslutit sig till konventionen, som är införlivad i svensk rätt genom 9 kap. sjölagen.

Atenförordningen och Atenkonventionen innehåller alltså regler om ansvarsbegränsning, dvs. en beloppsmässig begränsning av sådant ansvar som i och för sig föreligger. Ansvaret är begränsat till ett visst belopp per passagerare som skadas vid en olycka. Atenkonventionen inskränker dock inte transportörens rättigheter och skyldigheter enligt andra konventioner om ansvarsbegränsning (artikel 19). Den konvention som främst avses är begränsningskonventionen. På snarligt sätt anges i Atenförordningen att förordningen inte inskränker transportörens rättigheter och skyldigheter enligt den nationella lagstiftning som genomför begränsningskonventionen (artikel 5.1).

När det gäller försäkringsdirektivet ska försäkringsbeloppet för varje fartyg och händelse uppgå till maximibeloppet för ansvarsbegränsning enligt begränsningskonventionen.

### *Det närmare innehållet i konventionen*

Begränsningskonventionen möjliggör för bland andra redare, fartygsägare och bärgare att begränsa sitt sammanlagda skadeståndsansvar för skador som har uppkommit på grund av en och samma händelse (globalbegränsning). Personer för vilkas handlingar redare och andra svarar har rätt att begränsa sitt ansvar i samma utsträckning. Ansvaret för skador som den ansvariga har vållat uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma är inte begränsat enligt konventionen.

Rätten till ansvarsbegränsning omfattar fordringar med anledning av person- eller saksador som har uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med eller till följd av fartygets drift eller bärgning. Vidare finns det rätt till ansvarsbegränsning i fråga om fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av ett sjunket, strandat eller övergivet fartyg respektive fartygets last. Rätten omfattar också fordringar på grund av åtgärder för att avvärja eller begränsa en skada för vilken det finns en rätt till ansvarsbegränsning, liksom fordringar på grund av dröjsmål. Rätten till ansvarsbegränsning gäller även om skadan har samband med krig eller terroristhandlingar. För vissa typer av fordringar, t.ex. skador till följd av oljeföroreningar, gäller särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning, se 10 kap. 5 § sjölagen.

Den rättspolitiska motiveringen för globalbegränsning är framför allt försäkringshänsyn. Det anses motiverat att befria redaren och andra från ansvar för risken att det vid en olycka uppstår exceptionellt omfattande

och kostsamma skador. För sådana skador finns det i princip inga ansvarsförsäkringar, eftersom premierna skulle bli för höga. Genom globalbegränsningsreglerna bestäms det belopp som redaren och andra som mest kan komma att krävas på. Ansvarsbegränsningen gör det därmed möjligt att försäkra sig. Det gynnar i förlängningen den skadelidande.

I konventionen anges vilka ansvarsgränser som gäller för olika typer av fordringar. Ansvarsgränsen för personskador som drabbar ett fartygs egna passagerare uppgår i dag till 175 000 SDR för varje person som fartyget enligt sitt certifikat får transportera.

Redare och andra som har rätt att begränsa sitt ansvar enligt begränsningskonventionen kan samtidigt vara transportör eller utförande transportör enligt Atenkonventionen eller Atenförordningen. Det innebär att globalbegränsningen vid en omfattande olycka kan komma att begränsa den högsta ersättning (400 000 SDR) som varje passagerare har rätt till enligt Atenförordningen och Atenkonventionen.

Riksdagen biföll i maj 2013 regeringens förslag att godkänna ett beslut av IMO:s juridiska kommitté att höja begränsningsbeloppen i begränsningskonventionen (prop. 2012/13:81, bet. 2012/12:CU17, rskr. 2012/13:209). De höjda ansvarsgränserna kommer att gälla från och med den 8 juni 2015. Den juridiska kommitténs beslut avser dock inte ansvarsgränsen för personskada som drabbar ett fartygs egna passagerare.

## 5 Allmänna utgångspunkter

Utgångspunkten för de förslag som lämnas i promemorian är ett stärkt passagerarskydd vid transporter till sjöss, samtidigt som sjöfartsnäringsens förutsättningar och behov beaktas. Det föreslås därför bland annat att Atenförordningen ska tillämpas på ytterligare transporter samtidigt som vissa begränsningar i transportörens ansvar och försäkringsskyldighet införs för dessa transporter.

Atenförordningen är, i likhet med andra EU-förordningar, direkt tillämplig i Sverige. Många av förslagen syftar därför endast till att komplettera förordningen i de fall det bedöms nödvändigt. Förslagen rör till stor del 15 kap. sjölagen. Vissa redaktionella och språkliga förändringar av det kapitlet föreslås samtidigt, i syfte att modernisera lagstiftningen och anpassa den till terminologin som används i Atenförordningen.

Vissa andra förslag föranleds av Atenkonventionen. Konvention är i hög utsträckning genomförd genom Atenförordningen. I övriga delar som är av relevans för enskilda är den direkt tillämplig i Sverige utan genomförandeåtgärder. Det blir därför även i det fallet endast fråga om ett fåtal förslag till lagändringar i syfte att komplettera konventionen.

En del av utredningens förslag i anledning av Atenförordningen har redan hanterats av regeringen. Transportstyrelsen är redan utsedd till behörig myndighet för utfärdande av certifikat som styrker innehavet av försäkring eller annan säkerhet enligt Atenförordningen (2 § förordning-

en [2012:354] om försäkringsbevis för vissa sjöförsäkringar). Hur en ansökan om certifikat går till och hur länge certifikatet gäller finns också reglerat (3–6 §§ samma förordning). Detsamma gäller Transportstyrelsens rätt att meddela föreskrifter som behövs för verkställigheten av bestämmelserna (7 § samma förordning).

Transportstyrelsen utövar vidare tillsyn över att certifikaten medförs ombord och har möjlighet att förbjuda ett utländskt fartyg som saknar certifikat att anlöpa en svensk hamn (6 kap. 1 d § och 7 kap. 1 d § 3 fartygssäkerhetsförordningen).

Konsumentverket utövar tillsyn när det gäller informationskyldigheten enligt Atenförordningen (1 § 4 förordningen [2012:772] om behöriga myndigheter för resenärers rättigheter).

Utredningen lämnar förslag på andra förordningsändringar som ännu inte har hanterats av regeringen. Dessa förslag kommer att behandlas av regeringen i ett annat sammanhang.

## 6 Tillämpningen av Atenförordningen

### 6.1 Atenförordningen ska tillämpas på ytterligare transporter

**Förslag:** Atenförordningen ska tillämpas även på en transport av passagerare mellan en avgångs- och en bestämmelseort inom Sveriges sjöterritorium med ett fartyg av en annan fartygsklass än A eller B, under förutsättning att fartyget är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.

För de ytterligare transporter som förordningen ska tillämpas på ska det inte finnas något strikt ansvar för transportören för skador till följd av terrorhandlingar eller krav på krigsförsäkring. Det ska inte heller finnas något krav på att ombord medföra ett certifikat som visar att försäkringsskyldigheten är uppfylld.

**Utredningens förslag** innebär att Atenförordningen ska tillämpas på alla inrikes transporter mellan avgångs- och bestämmelseorter på svenskt sjöterritorium. Fartyg som får transportera högst tolv passagerare ska dock vara undantagna från försäkringsskyldigheten. Som en följd av utredningens förslag om förordningens tillämpning lämnar utredningen mer omfattande förslag till ändringar i 15 kap. sjölagen än vad regeringen gör (se SOU 2012:8 s. 108–119 och s. 190–195).

**Remissinstanserna:** Många remissinstanser, bland andra *Konsumentverket*, *Sjöfartsverket* och *Trafikverket*, är positiva till att Atenförordningen ska tillämpas på alla inrikes transporter. *Skärgårdsredarna* och *Sveriges advokatsamfund* påtalar dock att en sådan tillämpning av förordningen kommer att medföra ökade kostnader och administrativa bördor för transportörerna. Även *Regelrådet* pekar på ökade kostnader för försäkringar och för att ansöka om certifikat. *Sveriges Redareförening* anför att Atenförordningens bestämmelser ska

tillämpas på samtliga klasser av fartyg. *Konsumentverket* och *Skärgårdsredarna* anser att även fartyg som får transportera högst tolv passagerare bör omfattas av försäkringsskyldigheten. *Transportstyrelsen* framför dock att en sådan tillämpning skulle kunna få oöverskådliga konsekvenser för sjöfarten och innebära stora problem vid tillsynen.

### **Skälen för förslaget**

*Atenförordningen bör tillämpas på fler inrikes transporter...*

Atenförordningen tillämpas på internationella transporter och transporter i en enda medlemsstat med fartyg av klass A- och B-typ. Medlemsstaterna får dock tillämpa förordningen på all transport till sjöss i en enda medlemsstat. Utgångspunkten är också att förordningens ansvarssystem gradvis bör utvidgas till andra fartygsklasser (tionde skälet i ingressen och artikel 1.3).

Indelningen i olika klasser följer av klassificeringen i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Direktivet har sedermera ersatts av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

Fartygsklasserna i direktivet är beroende av vilket fartområde fartygen trafikerar. Fartyg av klass A- och B-typ avser större passagerarfartyg som används i fartområden längre ut från land och i svårare sjö, medan fartyg av klass C- och D-typ avser fartyg som används närmare land och under mindre krävande förhållanden.

Reglerna om fartygsklasser finns genomförda bland annat i fartygs-säkerhetsförordningen där svenska farvatten delas in i fartområdena A, B, C, D och E. Fartområde E omfattar bland annat hamnar, floder, kanaler, insjöar och de områden i skärgården som erbjuder sjölä från påverkan av vågor från öppna havet samt skärgårdarna i Väner och Vättern. Till varje fartområde knyts särskilda säkerhetskrav; ju mer vidsträckt område, desto högre krav på fartyget och de anställda ombord.

Ett passagerarfartyg i inrikes trafik tilldelas fartygsklass beroende på de fartområden som fartyget tillåts trafikera (1 kap. 10 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar på fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss [SJÖFS 2004:30]).

I Sverige är Gotlandstrafiken mellan Nynäshamn, Oskarshamn eller Västervik och Visby den enda trafik som omfattas av fartområde A. Fartområde B 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 omfattas av fartområdena D och E. Skärgårds-trafiken i fartområdena D och E transporterar mellan 35 och 40 miljoner passagerare per år.

Innan Atenförordningen började tillämpas var transportörernas ansvar vid transporter av passagerare detsamma oavsett om fartygen gick i internationell eller inrikes trafik och oberoende av vilket fartområde fartygen trafikerade. Nu när Atenförordningen tillämpas ser transportörernas ansvar olika ut för olika slags transporter och en betydande del av



inrikespassagerarna omfattas alltså inte av det förstärkta skydd som förordningen ger.

Vid en sjöfartsolycka har passagerare mycket begränsade möjligheter att påverka sin situation. Genom att tillämpa Atenförordningen även på inrikes transporter med fartyg av en annan fartygsklass än A eller B skulle fler passagerare omfattas av transportörens strikta ansvar vid sådana olyckor. Dessutom skulle passagerarnas skydd öka genom att transportörerna enligt förordningen är skyldiga att försäkra sitt ansvar. Passagerarna skulle också kunna vända sig direkt mot försäkringsgivarna med sina ersättningskrav. Även reglerna rörande förskottsutbetalning, information och ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning skulle utgöra förbättringar av skyddet jämfört med hur det ser ut i dag.

Det kan också vara svårt för en passagerare att veta om ett fartyg tillhör den ena eller den andra klassen. Om samma regler gäller för fartyg av alla klasser, blir det lättare för passagerarna – liksom för transportörerna – att veta vilka rättigheter som passagerarna har.

Slutligen skulle en sådan tillämpning av förordningen innebära att regleringen av skadestånd inom sjöfarten bättre skulle stämma överens med vad som gäller för järnväg och luftfart, främst i fråga om strikt ansvar.

Dessa omständigheter talar för att förordningen borde tillämpas på fler klasser av fartyg i inrikes trafik.

Några remissinstanser, bland andra *Sveriges advokatsamfund*, *Regelrådet* och *Skärgårdsredarna*, pekar dock på att en sådan tillämpning sannolikt skulle leda till ökade kostnader och administrativa bördor för transportörerna. Skärgårdsredarna för fram att detta blir kännbart för en bransch som redan är hårt belastad med kostnader som till stor del beror på överreglering och tillsyn. Regelrådet framhåller de ökade kostnaderna för försäkring som en utökad tillämpning av Atenförordningen skulle innebära och att en uppskattning av dessa kostnader saknas. Regelrådet pekar också på de ökade kostnaderna för att ansöka om certifikat. Sveriges advokatsamfund menar att de ökade kostnaderna för transportörerna i förlängningen kan innebära negativa konsekvenser i form av höjda biljettpriser och försämrade kommunikationer för personer boende i skärgården. Samfundet framhåller dock att det är högst sannolikt att de mindre rederierna, bland annat genom gemensam upphandling, kommer kunna erbjuda försäkringsvillkor som inte innebär en alltför stor börda.

Regeringen anser att man inte kan bortse från de synpunkter som remissinstanserna för fram. Det kan dock konstateras att de allra flesta fartyg redan i dag har försäkring. Under arbetet med tredje sjösäkerhetspaketet uppgav Europeiska kommissionen att bara fem procent av alla fartyg beräknades var oförsäkrade (KOM (2005) 593 slutlig s. 4). Uppskattningsvis har drygt 90 procent av världstonnaget en P&I-försäkring (P&I står för Protection & Indemnity). En sådan försäkring avser ansvar som hänför sig till fartygets drift. Således omfattar den svenska P&I-klubbens, the Swedish Club, försäkringsvillkor ansvar för personer (besättning och passagerare), last, dröjsmål, utsläpp av olja eller annat ämne, sammanstötning (som inte täcks av

fartygets kaskoförsäkring) och vrakbärgning. Det finns även begränsade P&I-försäkringar som är avsedda för mindre fartyg.

I dag är dessutom alla svenska och många utländska fartyg med en dräktighet av minst 300 skyldiga enligt försäkringsdirektivet att ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet som täcker redarens ansvar för bland annat personskador som tillfogats fartygets egna passagerare intill 175 000 SDR (7 kap. 2 § sjölagen). Även de fartyg som har en dräktighet under 300 och som är av en annan fartygsklass än A eller B har i de allra flesta fall en ansvarsförsäkring.

En ansvarsförsäkring täcker normalt sett alltså olika risker som har samband med fartygets drift. Premien bestäms således inte utifrån en särskild risk. Nivån på premien påverkas av risken för olyckor och hur omfattande inträffade olyckor blivit. Det är därför svårt att förutse om, och i sådant fall hur mycket, premierna kan komma att höjas till följd av en utökad tillämpning av Atenförordningen. Såvitt känt har Atenförordningen, i varje fall hittills, inte lett till någon märkbar höjning av försäkringspremierna för de fartyg som omfattas av förordningen.

Regeringen föreslår även en lägre höjning av ansvarsgränsen vid globalbegränsning för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare än vad utredningen gör, vilket också borde påverka försäkringspremierna i återhållande riktning, se avsnitt 7.2.

En fråga som särskilt bör uppmärksammas när det gäller kostnaderna är emellertid att även om många fartyg av en annan fartygsklass än A eller B redan har en ansvarsförsäkring saknar sannolikt de flesta en så kallad krigsförsäkring, som täcker de risker som avses i punkt 2.2 i IMO:s riktlinjer. Att teckna en sådan försäkring, som även omfattar ansvar för terrorhandlingar enligt artikel 3.1 b i bilaga I till Atenförordningen, kommer att medföra en merkostnad. Risken för att de fartyg som det nu är fråga om ska bli involverade i handlingar som omfattas av krigsförsäkringen måste bedömas som liten. Det är även osäkert om de kommer att kunna erbjudas en rimlig försäkringslösning i förhållande till risken.

Sammanfattningsvis delar regeringen utredningens uppfattning att passagerarnas behov av stärkta rättigheter väger tungt, samtidigt som man måste beakta de konsekvenser en utökad tillämpning av Atenförordningen kan få för sjöfartsnäringen och indirekt även för passagerarna genom t.ex. höjda biljettpriser. Regeringen anser därför att Atenförordningen visserligen bör tillämpas även på inrikes transporter av passagerare till sjöss med fartyg av andra fartygsklasser än A eller B, men för att så långt det är rimligt minska den ekonomiska och administrativa bördan för de mindre rederierna bör detta inte medföra något krav på att ha en krigsförsäkring eller att omfattas av det strikta ansvaret för terrorhandlingar.

Dessa inrikes transporter bör inte heller omfattas av något krav på certifikat. Certifikatet är i grunden avsett för den internationella trafiken och det är också där det har sin främsta funktion som enhetligt bevis om att försäkringsskyldigheten är uppfylld. När det gäller fartygen i inrikes trafik av andra fartygsklasser än A eller B bör det i stället räcka att ett försäkringsbevis som utvisar att försäkringsskyldigheten är uppfylld medförs ombord, se också avsnitt 8.1.

Genom dessa förändringar i förhållande till utredningens förslag uppnås också i allt väsentligt rättslikhet med vad som gäller i Danmark och Norge.

*...men inte på transporter med de minsta fartygen*

Med ett passagerarfartyg avses i fartygssäkerhetslagen ett fartyg som medför fler än tolv passagerare (1 kap. 3 §). Ett fartyg som transporterar upp till tolv passagerare omfattas inte av samma krav som ett passagerarfartyg. Det ställs bland annat inte krav på certifikat, säkerhetsbesättning eller regelbunden tillsyn av Transportstyrelsen. Fartyget ska dock uppfylla vissa grundläggande krav, t.ex. på att vara i sjövärdigt skick. För att trygga säkerheten för passagerare och ombordanställda ställs även vissa krav på registrering, behörighet, läkarintyg, livräddningsutrustning, livräddningsanordningar samt rapportering av olyckor och tillbud. Även internationellt ställs lägre krav på ett sådant mindre fartyg.

Det bedrivs en förhållandevis omfattande yrkesmässig passagerartrafik med dessa fartyg. Trafiken utgörs bland annat av båttaxi, charter med så kallade RIB-båtar (Rigid Inflatable Boat), rundturer och linjetrafik. Det kan även handla om t.ex. lägerskolor, sjönära turism och konferensverksamhet där man transporterar passagerare inom ramen för kommersiell verksamhet.

Utredningen föreslår att Atenförordningen ska tillämpas också på fartyg i inrikes trafik som får transportera högst tolv passagerare, men att förordningens krav på försäkring inte ska gälla. Som utredningen framhåller är passagerarhänsyn det starkaste argumentet för att tillämpa förordningen även på dessa fartyg. Det är också det argument som *Konsumentverket* framhåller för att förordningen ska tillämpas fullt ut på dessa fartyg. Verket menar att det annars finns en risk för att transportörerna anpassar sin verksamhet och börjar transportera högst tolv passagerare för att undkomma kravet på försäkring. Därmed skulle passagerarnas skydd försämrats. Även *Skärgårdsredarna* framhåller denna risk och pekar också på att undantag för fartyg som medför högst tolv passagerare skulle kunna snedvrída konkurrensen.

Det finns emellertid, vilket även utredningen påpekar, flera skäl som talar emot att över huvudtaget låta förordningens regler gälla för dessa mindre fartyg. Atenförordningen är inte avsedd att tillämpas på trafik med små fartyg på farvatten nära land. Bestämmelserna är följaktligen inte anpassade efter sådana förhållanden. Förordningen gäller i dag för internationell trafik och för inrikes trafik med större fartyg som går längre ut från land. Som nämnts finns det en unionsrättslig ambition att gradvis utvidga systemet enligt förordningen till att avse även fartyg av andra klasser än A eller B. Inget tyder dock på att förordningen på unionsrättslig väg kommer att avse fartyg som medför högst tolv passagerare i inrikes trafik.

De kostnadsökningar som berörs ovan för fartyg av annan klass än A eller B kan få förhållandevis stor inverkan på de nu aktuella, ofta mycket små, företag som utför företrädesvis korta transporter med få passagerare. Det torde också bli svårare att hitta rimliga försäkringslösningar för dessa fartyg än det kan antas bli för de större fartygen. Det

är inte heller ovanligt att lastfartyg tar med ett litet antal passagerare vid sina transporter. Även lastfartygen skulle omfattas av krav anpassade till mer omfattande passagerartrafik, om Atenförordningen utan undantag tillämpades på alla fartyg i inrikes trafik.

Slutligen kan själva antalet fartyg anföras som ett skäl mot att tillämpa Atenförordningens regler på dem. Utredningen uppskattar att det i Sverige rör sig om minst 1 000–1 500 fartyg av detta slag som bedriver passagerartrafik. Siffrorna är dock osäkra. Alla utvidgningar av reglernas tillämpning blir därmed svåra att överblicka till sina praktiska, ekonomiska och administrativa konsekvenser. Att det rör sig om så pass många fartyg innebär också att de organ som skulle utöva tillsyn över att försäkrings- och informationsskyldigheten fullgörs skulle ställas inför betydande problem, vilket också *Transportstyrelsen* understryker.

Dessa transportörens ansvar kommer dessutom inte att vara oregerat bara för att de inte omfattas av Atenförordningen. Transportörernas ansvar för skador på passagerare och resgods kommer även fortsättningsvis att regleras av 15 kap. sjölagen, som i många avseenden innehåller rättigheter för passagerarna som är likartade rättigheterna enligt Atenförordningen. Sjölagens bestämmelser innebär att passagerare har rätt till skadestånd om skadan har vållats genom fel eller försummelse. När det handlar om personskador eller skador på handresgods vid sjöfartsolyckor gäller att transportören måste visa att skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse för att undgå ansvar. Som framgår av avsnitt 7.1 föreslår regeringen dessutom att ansvarsgränsen för personskador ska höjas för dessa fartyg, så att gränsen blir densamma som för de fartyg som omfattas av Atenförordningens regler (400 000 SDR). Sammantaget får transportörens ansvar enligt 15 kap. sjölagen anses vara en tillräcklig ingripande reglering för att säkerställa passagerarnas rättigheter och för att det inte kan anses finnas någon större risk för snedvridning av konkurrensen om man inte gör Atenförordningen tillämplig på denna typ av fartyg.

Sammanfattningsvis anser regeringen att även om man skulle göra samma undantag för de minsta fartygen som för övriga fartyg i inrikes trafik av annan klass än A eller B när det gäller certifikat, krigsförsäkringar och ansvar för terrorhandlingar skulle det inte vara rimligt att kräva att Atenförordningens övriga krav ska gälla för denna typ av fartyg. Regeringen kommer därför fram till att Atenförordningen inte bör tillämpas på fartyg som får transportera upp till tolv passagerare.

#### *Konsekvenser för 15 och 19 kap. sjölagen*

Utredningens förslag innebär alltså att Atenförordningen ska tillämpas på alla inrikes transporter. Som en konsekvens av det föreslår utredningen ett större antal följdändringar i 15 kap. sjölagen. Förslagen går i huvudsak ut på att ta bort regleringen av person- och sakskada där det är nödvändigt. Kvar i bestämmelserna om transportörens ansvar skulle bara vara regleringen av förseningar och ansvarsgränser för det utomobligatoriska ansvaret. På motsvarande sätt föreslår utredningen att man tar bort de delar av sjölagens bestämmelser om preskription som gäller fordringar för person- och sakskada (19 kap. 1 § första stycket 6 och 7).

Med hänsyn till att regeringen föreslår att Atenförordningen inte ska tillämpas på de mindre fartygen i inrikes trafik bör bestämmelserna om transportörens ansvar i 15 kap. och om preskription i 19 kap. vara kvar oförändrade (se också avsnitt 9 angående preskription). Bestämmelserna i 15 kap. behöver däremot ses över i redaktionellt och språkligt hänseende i huvudsak på det sätt som utredningen föreslår.

## 6.2 Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

**Förslag:** Ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en hamn på Sveriges sjöterritorium och som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare ska ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet enligt Atenförordningen.

**Utredningen** lämnar inte något förslag i denna fråga.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte i denna fråga.

**Skälen för förslaget:** En transportör som utför transporter med ett fartyg godkänt för transport av fler än tolv passagerare ska ha en försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet om fartyget är registrerat i en EU-medlemsstat eller i en fördragsslutande stat till Atenkonventionen (artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen). När kravet på försäkring eller säkerhet har uppfyllts ska ett certifikat utfärdas (artikel 4a.2 i bilaga I).

Försäkringsskyldigheten för ett svenskt fartyg framgår alltså direkt av förordningen. Sverige har dock en skyldighet att genom sin nationella lagstiftning se till att alla fartyg, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar en svensk hamn och som är godkända för transport av fler än tolv passagerare har en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet (artikel 4a.13 i bilaga I). Enligt regeringens bedömning bör det därför införas en sådan skyldighet i sjölagen.

Den behöriga myndigheten i Sverige (Transportstyrelsen) får utfärda certifikat inte bara för svenska fartyg utan även för fartyg som inte är registrerade i en EU-medlemsstat eller i en fördragsslutande stat till Atenkonventionen (artikel 4a.2 i bilaga I till Atenförordningen och 2 § förordningen om försäkringsbevis för vissa sjöförsäkringar). När den behöriga myndigheten har fastställt att kravet på försäkring eller säkerhet är uppfyllt ska ett certifikat som intygar detta utfärdas för fartyget. När det gäller fartyg som är registrerade i en EU-medlemsstat eller i en fördragsslutande stat får transportören vända sig till den staten för att få ett certifikat.

Även för ett utländskt fartyg gäller att ett certifikat inte kommer att behövas om fartyget är av en annan fartygsklass än A eller B och det anlöper eller lämnar en svensk hamn i samband med en inrikes transport. Det räcker i sådant fall att försäkringsbeviset medförs ombord.

Skyldigheten att ha en försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet omfattar inte ett fartyg som ägs av en EU-medlemsstat eller av en fördragsslutande stat (artikel 4a.15 i bilaga I). Ett sådant fartyg ska dock medföra ett certifikat som styrker att fartyget ägs av staten och att ansvaret är täckt (artikel 4a.15 i bilaga I). För det fall det är fråga om ett

statsfartyg, svenskt eller utländskt, av en annan fartygsklass än A eller B som anlöper eller lämnar en svensk hamn i samband med en inrikes transport kommer dock inget certifikat att behövas. Det blir heller inte aktuellt att medföra ett försäkringsbevis, eftersom det alltså inte föreligger någon skyldighet att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet.

Det bedöms inte lämpligt att ålägga ett fartyg som ägs av en stat som varken är EU-medlemsstat eller fördragsslutande stat till Atenkonventionen en skyldighet att medföra ett certifikat som styrker att fartyget ägs av staten och att ansvaret är täckt.

### 6.3 Avgiftsbemyndigande

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.

**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens (se SOU 2012:8 s. 150–152).

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändning.

**Skälen för förslaget:** Transportstyrelsen är behörig myndighet att utfärda certifikat enligt Atenförordningen, men har i dagsläget ingen möjlighet att ta ut några avgifter för certifikaten. En sådan möjlighet bör finnas. Ett bemyndigande i lag bör därför införas för rätten att ta ut avgifter för utfärdandet av certifikat enligt Atenförordningen.

### 6.4 Ansvarsgränsen enligt Atenförordningen

**Bedömning:** Sverige bör inte utnyttja möjligheten att ha en högre ansvarsgräns än den som följer av Atenförordningen.

**Utredningen** lämnar inte något förslag i denna fråga.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte i denna fråga.

**Skälen för bedömningen:** Transportörens ansvar för en passagerares död eller personskada ska enligt Atenförordningen inte i något fall överstiga 400 000 SDR (artikel 7.1 i bilaga I till förordningen). En EU-medlemsstat får dock genom nationella bestämmelser reglera ansvarsgränsen och ha en högre ansvarsgräns än den som gäller enligt förordningen (artikel 7.2 i bilaga I till förordningen). Utredningen lämnar inte något förslag på en sådan höjning av beloppet och regeringen finner inte heller en sådan höjning av ansvarsgränsen vara nödvändig. Ansvarsgränsen bör därför inte höjas.

## 6.5 Redarens försäkringsskyldighet enligt 7 kap. 2 § sjölagen begränsas

**Förslag:** Redarens skyldighet att ha en försäkring eller en annan betryggande säkerhet enligt 7 kap. sjölagen ska begränsas i den utsträckning försäkringsskyldighet föreligger enligt Atenförordningen.

**Utredningen** lämnar inte något förslag i denna fråga.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte i denna fråga.

**Skälen för förslaget:** En redare för ett fartyg av en viss storlek måste ha en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker det ansvar som följer av försäkringsdirektivet. Försäkringsskyldigheten framgår av 7 kap. 2 § sjölagen. Enligt direktivet ska redarens försäkringsskyldighet inte påverka de system som inrättats genom vissa instrument, däribland Atenförordningen. Redarens försäkringsskyldighet enligt 7 kap. sjölagen bör därför begränsas i den utsträckning försäkringsskyldighet föreligger enligt Atenförordningen.

## 6.6 Lagen om paketresor

**Förslag:** Lagen om paketresor ska ändras så att skador som uppkommer vid transporter där Atenförordningen är tillämplig ersätts enligt förordningen.

**Utredningen** lämnar inte något förslag i denna fråga.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte i denna fråga.

**Skälen för förslaget:** Lagen (1992:1672) om paketresor reglerar paketresearrangörernas skadeståndsansvar. Lagen är bland annat tillämplig på en person- eller sakskada som uppstår under en paketresa. Genom lagen har rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (paketresedirektivet) genomförts.

Om en person- eller sakskada inträffar under en transport av passagerare till sjöss och om transporten är en del av en paketresa, kan såväl lagen om paketresor som Atenförordningen vara tillämplig.

Konflikten mellan paketresoreglerna och skadeståndsregler rörande skador på passagerare och deras resgods i bland annat sjölagen uppmärksammandes redan när lagen om paketresor utformades. Det konstaterades då att det ansvar som transportören har enligt vissa transporträttsliga lagar gentemot resenärerna är utformat med särskilt hänsynstagande till de speciella förhållanden som präglar transportmedlet och avtalssituationen. Det konstaterades vidare att ansvarsförhållandena enligt dessa lagar var väletablerade sedan länge och att det av dessa skäl var olämpligt att för paketresorna göra ingrepp i dessa ansvarsförhållanden (prop. 1992/93:95 s. 28). De transporträttsliga lagarna bygger på internationella konventioner och paketresedirektivet ger medlemsstaterna möjlighet att lösa eventuella konflikter mellan direktivets krav och åtaganden enligt internationella konventioner.

I lagen om paketresor föreskrivs således att skador som omfattas av sjölagen och andra uppräknade lagar ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt lagen om paketresor. EU-förordningar som genomför internationella konventioner finns också med i uppräknningen. Resenären kan dock alltid vända sig till arrangören med sina ersättningskrav.

Atenförordningen innebär ett genomförande inom EU av Atenkonventionen. Med hänsyn till att Atenförordningen nu har börjat tillämpas bör ett tillägg göras i lagen om paketresor så att uppräknningen av relevanta bestämmelser även omfattar förordningen.

## 7 Ansvarsbegränsning

### 7.1 Ansvarsgränsen för personskada i 15 kap. sjölagen

**Förslag:** Ansvarsgränsen för personskada i 15 kap. sjölagen ska höjas till 400 000 SDR för varje passagerare.

**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens (se SOU 2012:8 s. 190 och 194).

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändning.

**Skälen för förslaget:** Transportörens ansvar vid personskada ska enligt 15 kap. sjölagen inte överstiga 175 000 SDR för varje passagerare. Motsvarande belopp enligt Atenförordningen är 400 000 SDR per passagerare. (Se också avsnitt 6.4 där regeringen gör bedömningen att Sverige inte bör utnyttja möjligheten att tillämpa en ansvarsgräns som är högre än 400 000 SDR.)

Regeringens förslag om att Atenförordningen ska tillämpas på ytterligare fartygsklasser i inrikes trafik (avsnitt 6.1) liksom det faktum att Atenkonventionen nu har trätt i kraft (avsnitt 9) innebär att ansvarsgränserna för personskador i 15 kap. sjölagen kommer att tillämpas på främst inrikes transporter med fartyg som är godkända för transport av högst tolv passagerare och på utomobligatoriska fordringar.

Innan Atenförordningen började tillämpas gällde samma ansvarsgräns oberoende av vilken fartygsklass det var frågan om. Inte heller gjordes det någon skillnad på internationella och inrikes transporter. Enligt regeringen finns det ingen anledning att göra sådana skillnader framöver. Ett starkt skydd för de skadelidande är viktigt även när det gäller inrikes transporter med de minsta fartygen. Ansvarsgränsen för personskador enligt 15 kap. sjölagen bör därför, precis som utredningen föreslår, höjas till 400 000 SDR. På så sätt kommer alltså samma ansvarsgräns vid personskada att tillämpas för alla transporter. Därigenom uppnås också rättslikhet med vad som gäller i Danmark och Norge.

Det utomobligatoriska ansvaret har av tradition begränsats på samma sätt som det ansvar som grundas på avtal. Ansvarsgränsen för det



utomobligatoriska skadeståndsansvaret vid personskada bör därför också höjas till 400 000 SDR.

## 7.2 Ansvarsgränsen för personskada i 9 kap. sjölagen

**Förslag:** Ansvarsgränsen i 9 kap. sjölagen för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare ska höjas till 250 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

Följdändringar på grund av den höjda ansvarsgränsen ska göras i 7 kap. sjölagen.

**Utredningens förslag** innebär att ansvarsgränsen höjs till 400 000 SDR, men överensstämmer i övrigt i huvudsak med regeringens (se SOU 2012:8 s. 129–136).

**Remissinstanserna:** *Stockholms universitet* och *Sveriges advokatsamfund* är positiva till en höjning till 400 000 SDR. Universitetet noterar att höjningen visserligen leder till att försäkringspremierna ökar, men anger samtidigt att dagens belopp framstår som anmärkningsvärt lågt. *Konsumentverket* tillstyrker höjningen, men understryker att verket anser att det inte borde finnas någon ansvarsbegränsning över huvud taget. Flera remissinstanser avstyrker dock förslaget. *Sjöassuradörernas förening (Svensk Försäkring)* menar att en sådan höjning skulle kunna påverka redarens möjligheter att erhålla försäkring negativt. Även *Sveriges Redareförening* och *Sveriges Ångfartygs Assurans förening (The Swedish Club)* är negativa till höjningen. När det gäller följdändringarna i 7 kap. sjölagen tillstyrker remissinstanserna förslaget eller lämnar det utan invändning.

### Skälen för förslaget

#### *Ansvarsgränsen höjs till 250 000 SDR*

Efter att de särskilda begränsningsreglerna i Atenförordningen eller 15 kap. sjölagen har tillämpats kan en begränsning och fördelning enligt 9 kap. sjölagen vara aktuell.

I dag gäller samma ansvarsgräns för personskada, 175 000 SDR, enligt 9 och 15 kap. sjölagen. Annorlunda förhåller det sig med gränserna för transportörens ansvar enligt Atenförordningen. Enligt förordningen är den yttersta ansvarsgränsen för personskada 400 000 SDR.

Eftersom ansvarsgränsen vid globalbegränsning enligt 9 kap. sjölagen endast uppgår till 175 000 SDR, kan passagerarens rätt till ett visst skadeståndsbelopp enligt Atenförordningen vid stora sjöfartsolyckor komma att begränsas av det lägre beloppet i 9 kap. sjölagen. Detsamma gäller ersättning enligt Atenkonventionen (se avsnitt 9) och i förhållande till 15 kap. sjölagen, om den höjning av ansvarsgränserna som regeringen föreslår i avsnitt 7.1 genomförs. Det finns alltså anledning att överväga om ansvarsgränsen för personskada i 9 kap. bör höjas.

Ansvarsgränsen för personskada i 9 kap. sjölagen följer av begränsningskonventionen. Enligt begränsningskonventionen får en fördragsslutande stat genom särskilda nationella bestämmelser reglera det ansvar som ska tillämpas på fordringar med anledning av dödsfall och personskador hos ett fartygs passagerare (artikel 15.3a). Det innebär att en fördragsslutande stat kan fastställa en högre ansvarsgräns för passagerarskador än vad som gäller enligt begränsningskonventionen 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.

Redan vid Sveriges tillträde till begränsningskonventionen diskuterades möjligheten att helt undanta fordringar med anledning av skador som har drabbat ett fartygs egna passagerare från rätten till ansvarsbegränsning eller föreskriva en högre ansvarsgräns för sådana fordringar än vad som följer av konventionen. Något sådant förslag lades dock inte fram, bland annat med hänsyn till att varken Danmark, Finland eller Norge hade avskaffat rätten till ansvarsbegränsning för passagerarskador eller föreskrivit ett högre begränsningsbelopp än det som följer av konventionen. Regeringen konstaterade dock att det fanns anledning att återkomma till frågan 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 (prop. 2003/04:79 s. 23).

Utredningen föreslår en höjning av ansvarsgränsen till 400 000 SDR. Det motsvarar den höjning av ansvarsgränsen som Danmark har gjort till följd av Atenförordningen och Atenkonventionen. Ett skäl som talar för en sådan höjning är att ansvarsgränserna enligt Atenförordningen och Atenkonventionen (liksom den föreslagna ansvarsgränsen enligt 15 kap. sjölagen) å den ena sidan och ansvarsgränsen vid globalbegränsning enligt 9 kap. sjölagen å den andra då skulle överensstämma.

*Sjöassuradörernas förening (Svensk Försäkring)* avstyrker emellertid förslaget att höja ansvarsgränsen vid globalbegränsning. Föreningen menar att en höjning skulle kunna påverka redarens möjligheter att erhålla försäkring negativt. Även *Sveriges Redareförening* och *Sveriges Ångfartygs Assurans förening (The Swedish Club)* är negativa till en höjning.

Att helt avstå från att höja ansvarsgränsen är emellertid enligt regeringen inget alternativ. Redan det minskade penningvärdet sedan år 1996 talar för en höjning av beloppet. Att 175 000 SDR inte kan anses ligga i nivå med dagens krav illustreras också av det internationella arbete som skett för att höja de övriga ansvarsgränserna i begränsningskonventionen (se avsnitt 4.5).

Samtidigt går det enligt regeringen inte att bortse från de farhågor som remissinstanserna för fram. En väl fungerande försäkringsmarknad för sjörättsliga krav är viktigt. Detta har även framhållits vid de lagändringar som har gjorts i Norge till följd av Atenförordningen och Atenkonventionen. I samband med de lagändringarna konstaterades att rätten till ansvarsbegränsning enligt begränsningskonventionen är en viktig förutsättning för ett fungerande P&I-system. Av bland annat dessa skäl har Norge höjt gränsen till 250 000 SDR.

Inom EU och IMO har ersättning upp till just 250 000 SDR ansetts extra skyddsvärd. Beloppet utgör gränsen för det strikta ansvaret enligt Atenförordningen och Atenkonventionen och beloppet garanteras passageraren genom försäkringsskyldighet enligt förordningen och konventionen. Staterna uppmanas dessutom att vid ratificeringen av Atenkonventionen göra ett förbehåll som ger transportören rätt att begränsa ansvar för personskada som uppkommit på grund av krig och terroristhandlingar till 250 000 SDR per passagerare och händelse, något som även gäller enligt Atenförordningen.

Sammanfattningsvis får en höjning av ansvarsgränsen till 250 000 SDR anses vara en rimlig avvägning mellan behovet av stärkta passagerarrättigheter och behovet av en fungerande försäkringsmarknad med rimliga kostnader för sjöfartsnäringen. Regeringen föreslår därför att ansvarsgränsen för personskada enligt 9 kap. sjölagen höjs till 250 000 SDR.

#### *Följändringar i bestämmelserna som genomför försäkringsdirektivet*

Enligt försäkringsdirektivet finns en skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan betryggande säkerhet som omfattar sjörättsliga skadeståndsanspråk. Försäkringsbeloppet ska enligt direktivet för varje fartyg per händelse vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsning enligt begränsningskonventionen (175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra vid personskada på fartygets egna passagerare).

Försäkringsdirektivet har genomförts i 7 kap. sjölagen och där hänvisas beträffande de belopp som försäkringen ska omfatta till 9 kap. sjölagen, som genomför begränsningskonventionen.

Som en följd av regeringens förslag att höja ansvarsgränsen vid globalbegränsning för personskada enligt 9 kap. sjölagen till 250 000 SDR bör hänvisningen i 7 kap. inte göras till 9 kap. när det gäller just den typen av skador, utan beloppet (175 000 SDR) bör framgå direkt av 7 kap. På så sätt säkerställs att försäkringsbeloppet i 7 kap. även i fortsättningen överensstämmer med relevant belopp i begränsningskonventionen och med regleringen i försäkringsdirektivet.

## 8 Säkerställande av krav på försäkring och information

### 8.1 Befälhavaren ska medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis

<p><b>Förslag:</b> Befälhavaren ska medföra ett certifikat som visar att transportörens försäkringsskyldighet är fullgjord. Vid vissa inrikes transporter ska dock befälhavaren i stället medföra ett försäkringsbevis.</p>
---

Regeringen ska bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om försäkringsbeviset.

**Utredningens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår dock att befälhavaren på inrikes transporter med fartyg av annan fartygsklass än A eller B ska medföra ett certifikat, inte ett försäkringsbevis. Utredningen lämnar därför inte heller något förslag om bemyndigande för regeringen att meddela ytterligare föreskrifter om försäkringsbeviset (se SOU 2012:8 s. 165 och 166).

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning.

**Skälen för förslaget:** Enligt Atenförordningen ska ett certifikat utfärdas när försäkringsskyldigheten enligt förordningen är uppfylld (artikel 4a.2 i bilaga I till förordningen). För ett fartyg som ägs av en EU-medlemsstat eller en fördragsslutande stat till Atenkonventionen ska certifikatet i stället styrka att fartyget ägs av den staten och att ansvaret är täckt (artikel 4a.15 i bilaga I till förordningen).

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget (artikel 4a.5 och 4a.15 i bilaga I till förordningen). Det framgår dock inte vem som ska vara ansvarig för att certifikatet medförs.

Varje fartyg ska ha en befälhavare, och det är befälhavaren som är högste ansvarige person på fartyget. Vissa av befälhavarens ansvarsområden framgår av 6 kap. sjölagen. Befälhavaren ska se till att fartyget är sjövärdigt och att det 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 för oljeskador enligt 10 kap. sjölagen åligger befälhavaren.

Som utredningen föreslår bör befälhavaren även åläggas skyldigheten att medföra certifikat enligt Atenförordningen. Skyldigheten gäller alltså alla fartyg som är godkända för transport av fler än tolv passagerare under förutsättning att det är fråga om en internationell transport eller en inrikes transport med ett fartyg av klass A- eller B-typ.

I avsnitt 6.1 föreslås att Atenförordningen även ska tillämpas på inrikes transporter av passagerare med fartyg av en annan fartygsklass än A eller B, under förutsättning att fartyget är godkänt för transport av fler än tolv passagerare. För dessa ytterligare transporter som förordningen ska tillämpas på ska det, enligt regeringens förslag, inte finnas något krav på att ett certifikat medförs som visar att försäkringsskyldigheten är uppfylld. I stället bör befälhavaren vid sådana transporter ha en skyldighet att medföra ett försäkringsbevis som visar att försäkringsskyldigheten är uppfylld (jfr 7 kap. 3 § sjölagen). För sådana transporter kommer transportören inte att ha något strikt ansvar för terrorhandlingar och krigsförsäkring kommer inte att behöva tecknas.

Försäkringsbeviset kan, i likhet med försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § sjölagen, behöva innehålla vissa detaljerade uppgifter om bland annat försäkringsbolaget (jfr 1 § förordningen om försäkringsbevis för vissa sjöförsäkringar). Med hänsyn till uppgifternas karaktär framstår det som

lämpligast att de ytterligare kraven på bevisets innehåll anges i förordningsform.

## 8.2 Tillsyn och inspektion

**Förslag:** Transportstyrelsens ska, om förhållandena inte föranleder något annat, vid sin inspektion kontrollera om ett certifikat eller ett försäkringsbevis medförs ombord på fartyget. Vid en hamnstatskontroll av ett utländskt fartyg ska en kontroll av att ett certifikat medförs alltid göras.

Att Transportstyrelsen utövar tillsyn över att certifikat eller bevis medförs ska följa av fartygssäkerhetslagen.

**Utredningens förslag** överensstämmer i väsentliga delar med regeringens. Utredningen föreslår dock att det vid en inspektion ska kontrolleras både att försäkringsskyldigheten fullgjorts och att ett certifikat medförs. Vidare föreslår utredningen inte att tillsynen i vissa fall i stället ska omfatta att ett försäkringsbevis medförs. Utredningen föreslår inte heller att det ska framgå att en kontroll av certifikatet aldrig kan underlåtas vid en hamnstatskontroll (se SOU 2012:8 s. 166–169, 182 och 183).

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *Skärgårdsredarna* menar att det inte finns någon anledning för Transportstyrelsen eller någon annan myndighet att kontrollera försäkringen ombord på fartyget, utan tillsynen skulle kunna ske på något annat sätt. *Transportstyrelsen* anser att tillsynsansvaret i normalfallet bör begränsas till kontroll av att ett giltigt certifikat medförs ombord.

### Skälen för förslaget

*Transportstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet enligt fartygssäkerhetslagen...*

Tillsyn av fartyg utövas i huvudsak av Transportstyrelsen (jfr 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen). Tillsynen sker vid tillsynsförrättningar som utförs som besiktningar, inspektioner, värdstatskontroller eller rederikontroller. Transportstyrelsens tillsynsansvar omfattar bland annat fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation. Tillsynen av utländska fartyg sker genom inspektioner.

Vid en inspektion ska det bland annat kontrolleras att sådana bevis medförs ombord som krävs enligt 7 kap. 3 § sjölagen (5 kap. 8 a § fartygssäkerhetslagen).

När det gäller skyldigheten att medföra certifikat enligt Atenförordningen följer det i dag av 6 kap. 1 d § fartygssäkerhetsförordningen att Transportstyrelsen utövar tillsynen över att skyldigheten uppfylls. Där framgår dock inte några närmare förutsättningar för tillsynen. Det finns inte heller någon reglering på plats när det gäller kontroll av de försäkringsbevis som enligt regeringens förslag ska medföras ombord i stället för certifikat vid vissa inrikes transporter.

Enligt regeringen bör Transportstyrelsen utöva tillsyn över att certifikat eller bevis medförs ombord på motsvarande sätt som för bevis enligt 7 kap. 3 § sjölagen. Reglerna bör därför, precis som utredningen föreslår, tas in i 5 kap. fartygssäkerhetslagen.

*...och ska vid behov kontrollera att certifikat eller bevis medförs ombord*

Certifikatet eller försäkringsbeviset ska styrka att transportören har fullgjort sin försäkringsskyldighet. En kontroll av certifikatet eller försäkringsbeviset innebär alltså indirekt en kontroll av att försäkringsskyldigheten är uppfylld. Utredningen föreslår att det vid en inspektion ska kontrolleras både att försäkringsskyldigheten fullgjorts och att ett certifikat medförs ombord. Enligt regeringens uppfattning bör det normalt vara tillräckligt att Transportstyrelsen kontrollerar att certifikatet eller försäkringsbeviset medförs ombord och innehåller de uppgifter som krävs. Detta är också vad som enligt fartygssäkerhetsförordningen redan gäller för Transportstyrelsens tillsyn av certifikaten enligt Atenförordningen. Detsamma gäller också för bevisen enligt 7 kap. 3 § sjölagen.

Det finns i dag en möjlighet för Transportstyrelsen att vid sina inspektioner underlåta att undersöka ett visst förhållande, t.ex. om en kontroll nyligen har skett (5 kap. 8 och 8 a §§ fartygssäkerhetslagen). Regeringen delar utredningens uppfattning att det finns skäl att ha samma möjlighet till undantag när det gäller inspektionerna av certifikaten och försäkringsbevisen enligt Atenförordningen. Det framstår som onödigt betungande att kräva en undersökning om en sådan nyligen gjorts i en annan hamn. Transportstyrelsen bör därför vid en inspektion kontrollera om certifikatet eller beviset medförs ombord bara om förhållandena inte föranleder annat.

Vid en inspektion av ett utländskt fartyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll ska dock kontroll alltid ske av de i bilaga IV till direktivet uppräknade certifikaten, vilket bland annat är certifikat enligt Atenförordningen. Vid en hamnstatskontroll finns det alltså inte något utrymme för Transportstyrelsen att underlåta en sådan kontroll.

*Skärgårdsredarna* menar att det inte finns någon anledning för Transportstyrelsen att kontrollera försäkringen ombord på fartyget, utan att tillsynen skulle kunna ske på annat sätt. Sverige har dock inte något sådant elektroniskt register över certifikat som i vissa fall kan medföra att man enligt Atenförordningen slipper ha certifikatet fysiskt ombord på fartyget (artikel 4a.14 i bilaga I till Atenförordningen). Utredningen bedömer att det för närvarande inte heller bör föras ett sådant register över utfärdade certifikat. Det främsta skälet är att Transportstyrelsen ändå skulle behöva granska andra certifikat ombord på fartyget. Regeringen gör samma bedömning och anser därför att det tills vidare bör krävas att certifikatet eller försäkringsbeviset medförs i fysisk form ombord.

En förutsättning för att ett certifikat eller ett försäkringsbevis ska kunna kontrolleras är att detta uppvisas på begäran av Transportstyrelsen. I 5 kap. 17, 18 och 20 §§ fartygssäkerhetslagen finns bestämmelser som underlättar Transportstyrelsens tillsyn. 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 och befälhavaren m.fl. är vidare skyldiga att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och de upplysningar som behövs. Som utredningen konstaterar blir dessa bestämmelser tillämpliga även på inspektioner av certifikat och bevis enligt Atenförordningen.

Regeringen har med stöd av 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen bemyndigat Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar (se 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen). Regeringen delar utredningens uppfattning att bemyndigandet är tillräckligt för att ge Transportstyrelsen möjlighet att meddela de ytterligare föreskrifter som kan behövas i anledning av kontrollen av certifikaten. Detsamma gäller för försäkringsbevisen.

### 8.3 Nyttjandeförbud

**Förslag:** Ett fartyg som ombord saknar ett certifikat eller ett försäkringsbevis som utvisar att försäkringsskyldigheten enligt Atenförordningen är uppfylld får beläggas med nyttjandeförbud.

Detsamma gäller ett fartyg som ombord saknar ett bevis enligt 7 kap. 3 § sjölagen.

**Bedömning:** Bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om anlöpsförbud behöver inte ändras.

**Utredningens förslag** överensstämmer i delar med regeringens. Utredningen föreslår dock att ett nyttjandeförbud ska kunna vara en följd även av att en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet saknas, inte bara en följd av att ett certifikat saknas. Utredningen lämnar inget förslag om att ett nyttjandeförbud ska kunna vara en följd av att ett försäkringsbevis saknas. Utredningen föreslår dessutom att bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om anlöpsförbud ska ändras så att ett sådant förbud blir möjligt även för inrikes transporter med utländska fartyg av annan fartygsklass än A eller B (se SOU 2012:8 s. 169–175 och 177–179).

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning.

#### Skälen för förslaget och bedömningen

*Nyttjandeförbud när certifikat eller försäkringsbevis enligt Atenförordningen saknas*

Transportstyrelsen kan förbjuda ett utländskt fartyg att anlöpa en svensk hamn om fartyget inte medför ett certifikat enligt Atenförordningen ombord (7 kap. 1 d § 3 fartygssäkerhetsförordningen). Ett anlöpsförbud är däremot inte möjligt för ett svenskt fartyg. Den som bryter mot ett anlöpsförbud kan dömas till böter eller fängelse i högst ett år (8 kap. 1 § första stycket 3 fartygssäkerhetslagen). Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn, kan dessutom Transportstyrelsen förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget (6 kap. 5 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen).

En annan inskränkning i rätten att använda ett fartyg som regleras i fartygssäkerhetslagen är så kallat nyttjandeförbud. Utredningen föreslår att nyttjandeförbud ska kunna användas för såväl svenska som utländska fartyg som inte fullgör sin försäkringsskyldighet enligt Ateförordningen. Nyttjandeförbud kan i dag användas i förhållande till svenska och utländska fartyg av säkerhetshänsyn (6 kap. 1–4 §§ fartygssäkerhetslagen). Nyttjandeförbud kan också bli aktuellt för svenska fartyg som saknar oljeskadeförsäkring enligt 10 kap. sjölagen eller försäkring för bunkeroljeskada enligt 10 a kap. samma lag (7 kap. 6 § 1 lagen [1980:424] om åtgärder mot förorening från fartyg). Utländska fartyg kan förbjudas inte bara att anlöpa utan också att avgå från svensk hamn (7 kap. 6 § 2 lagen om åtgärder mot förorening från fartyg).

Nyttjandeförbud är en ingripande och effektiv åtgärd. Fartygets verksamhet får inte fortsätta och fartyget blir alltså kvar i hamn. Sanktionen får därmed kännbara ekonomiska konsekvenser för bland annat transportören, vilket torde vara ett starkt incitament till att uppfylla de krav som ställs på att medföra ett certifikat eller ett bevis. För utländska fartyg kommer anlöpsförbud sannolikt att vara den vanligaste sanktionen. Den nuvarande regleringen av nyttjandeförbud i fartygssäkerhetslagen är dock neutral på så sätt att den inte begränsas till att omfatta endast svenska fartyg. Regeringen delar därför utredningens uppfattning, som remissinstanserna ställer sig bakom, att nyttjandeförbudet bör kunna omfatta såväl svenska som utländska fartyg.

Nyttjandeförbudet bör, liksom de möjligheter till nyttjandeförbud som i dag finns i fartygssäkerhetslagen och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, vara fakultativt. Av samma skäl som anförs beträffande tillsyn och inspektion (avsnitt 8.2) bör nyttjandeförbudet vara avhängigt skyldigheten att medföra ett certifikat eller ett bevis om försäkring, inte försäkringsskyldigheten som sådan.

#### *Nyttjandeförbud när försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § sjölagen saknas*

Innehavet av en försäkring eller en annan betryggande säkerhet enligt 7 kap. 2 § sjölagen ska kunna styrkas med ett bevis. Beviset ska medföras ombord på fartyget (7 kap. 3 § sjölagen). Om ett sådant bevis saknas, kan Transportstyrelsen besluta att fartyget ska utvisas från en svensk hamn under förutsättning att fartyget är utländskt (7 kap. 1 c § fartygssäkerhetsförordningen).

Om ett beslut om utvisning har fattats av Transportstyrelsen eller i en annan stat som är medlem i EU till följd av att fartyget saknar försäkringsbevis, ska Transportstyrelsen förbjuda det utländska fartyget att anlöpa svensk hamn (7 kap. 1 d § 1 och 2 fartygssäkerhetsförordningen).

Den som bryter mot ett anlöpsförbud kan dömas till böter eller fängelse i högst ett år (8 kap. 1 § första stycket 3 fartygssäkerhetslagen). Om ett fartyg har förbjudits att anlöpa svensk hamn, kan dessutom Transportstyrelsen förbjuda svenska hamnar att ta emot fartyget (6 kap. 5 och 7 §§ fartygssäkerhetslagen).

Vidare har en redare ett straffrättsligt ansvar för sin försäkringsskyldighet oavsett om fartyget är svenskt eller utländskt (20 kap. 13 §



första stycket sjölagen). Detsamma gäller befälhavarens skyldighet att medföra försäkringsbeviset ombord (20 kap. 13 § andra stycket sjölagen).

Regleringen i 7 kap. 2 och 3 §§ och 20 kap. 13 § sjölagen liksom 7 kap. 1 c och d §§ fartygssäkerhetsförordningen har sin grund i försäkringsdirektivet. Medlemsstaterna har nämligen enligt direktivet en skyldighet att fastställa effektiva, proportionerliga och avskräckande sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som genomför direktivets krav på försäkring.

Ett korrekt genomförande av försäkringsdirektivet medför i och för sig inte någon skyldighet att dessutom införa ett nyttjandeförbud som sanktion. I vissa fall kan emellertid ett sådant förbud vara den mest verkningsfulla åtgärden, om reglerna om försäkringsskyldighet ska få ett genomslag i den praktiska tillämpningen. Behovet är särskilt stort för de svenska fartygen, eftersom man annars bara kan tillämpa straffrättsliga sanktioner mot dem. Ett utländskt fartyg kan däremot även utvisas och förbjudas att anlöpa svensk hamn om fartyget inte har föreskriven försäkring eller annan betryggande säkerhet. Enligt utredningen kan det dock i praktiken bli problem vid verkställigheten av en sådan utvisning.

Som anges ovan är ett nyttjandeförbud ett starkt ekonomiskt incitament att se till att ett fartyg uppfyller kravet på försäkring eller annan betryggande säkerhet. Det finns dessutom ett värde i att sanktionssystemen enligt försäkringsdirektivet och Atenförordningen är utformade på likartade sätt. Regeringen föreslår därför, precis som utredningen, att om det ombord på fartyget saknas bevis om en försäkring eller en annan säkerhet enligt 7 kap. 2 och 3 §§ sjölagen, får fartyget beläggas med nyttjandeförbud.

Nyttjandeförbudet bör även i detta fall vara fakultativt och avhängigt skyldigheten att medföra bevis om försäkring, inte försäkringsskyldigheten som sådan.

### *Anlöpsförbud och utvisning*

Ett utländskt fartyg kan alltså under vissa förutsättningar förbjudas att anlöpa en svensk hamn. Det gäller bland annat om det ombord på fartyget inte medförs ett certifikat enligt Atenförordningen.

Ett utländskt fartyg av en annan fartygsklass än A eller B som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare och som går i inrikes trafik ska enligt regeringens förslag medföra ett försäkringsbevis i stället för ett certifikat (avsnitt 6.1 och 8.1). Ett sådant fartyg kommer därför inte att omfattas av anlöpsförbudet som det nu är utformat.

Utredningen föreslår en ändring av det bemyndigande för regeringen som finns i fartygssäkerhetslagen att meddela föreskrifter bland annat om förbud att anlöpa hamn som följer av ett direktiv eller en förordning som antagits inom EU (7 kap. 7 §). Detta för att regeringen ska kunna meddela föreskrifter om anlöpsförbud även för ett utländskt fartyg av en annan fartygsklass än A eller B som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare och som går i inrikes trafik. Utgångspunkten för utredningen är dock att även dessa fartyg ska medföra certifikat, inte försäkringsbevis.

Regeringen anser emellertid att nödvändigheten av att ändra det nuvarande anlöpsförbudet kan ifrågasättas. Ett utländskt fartyg av en annan fartygsklass än A eller B som går i inrikes trafik och som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare kommer, enligt regeringens förslag, att kunna åläggas ett nyttjandeförbud vid överträdelse av skyldigheten att ha ett försäkringsbevis ombord. Det får enligt regeringen anses som en tillräcklig sanktion, speciellt mot bakgrund av att det kan antas att sådana utländska fartyg i svensk inrikes trafik är ovanligt förekommande. Regeringen anser därför att be- myndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om anlöpsförbud inte bör ändras.

När det gäller utvisning är detta, som framgår ovan, en sanktion som föreskrivs i försäkringsdirektivet och som av det skälet har införts som möjlig sanktion om försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § sjölagen inte medförs ombord. Utvisning av fartyg förekommer dock inte i övrigt i svensk rätt. Utredningen konstaterar dessutom att enligt vad den blivit varse kommer det i praktiken att bli problem vid verkställigheten av en utvisning. Något krav på utvisning som sanktion finns heller inte i Atenförordningen. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att någon möjlighet till utvisning av fartyg inte bör införas vid överträdelse av skyldigheten att ha certifikat eller försäkringsbevis ombord.

#### 8.4 Straffansvar när en försäkring saknas eller ett certifikat eller ett försäkringsbevis inte medförs ombord

**Förslag:** En transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin försäkringsskyldighet eller skyldigheten att ställa en annan ekonomisk säkerhet ska dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

En befälhavare som uppsåtligen åsidosätter sin skyldighet att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis ombord på fartyget, ska dömas till böter. Om underlåtenheten avser ett försäkringsbevis och gärningen är att anse som ringa, ska den dock inte medföra ansvar. Det straffrättsliga ansvaret att medföra certifikat eller bevis ska kunna utsträckas till den som trätt i befälhavarens ställe.

**Utredningens förslag** överensstämmer till en del med regeringens. Utredningen berör inte frågan om huruvida straffansvaret för befälhavaren ska kunna utsträckas till en annan person. Utredningens förslag innebär att en befälhavare kan dömas till ansvar också vid oaktsamhetsbrott. Eftersom utredningen inte föreslår att det ska medföras ett försäkringsbevis i stället för ett certifikat vid vissa inrikes transporter saknas förslag på straffansvar när denna skyldighet åsidosätts (se SOU 2012:8 s. 175 och 176).

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning.

**Skälen för förslaget:** För att skyddet för passagerarnas rättigheter ska bli effektivt är det viktigt att den försäkringsskyldighet som transportören

har verkligen uppfylls. Ett sätt att säkerställa detta skulle kunna vara att sanktionera försäkringsskyldigheten genom straffansvar. Så har man gjort när det gäller åsidosättande av försäkringsskyldigheten enligt 7, 10 och 10 a kap. sjölagen. Intresset av ett enhetligt sanktionssystem i sjölagen liksom vikten av att säkerställa passagerarnas rättigheter talar alltså för att ett straffansvar bör införas även för denna försäkringsskyldighet. Regeringen finner därför, i likhet med utredningen, att straffansvar bör införas vid åsidosättande av försäkringsskyldigheten enligt Atenförordningen.

Det är den transportör som faktiskt utför hela eller en del av en passagerartransport som enligt Atenförordningen är skyldig att se till att det finns en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet för fartyget. Följaktligen bör transportören ha det straffrättsliga ansvaret för ett åsidosättande av denna skyldighet.

Skyldigheten för transportören att hålla fartyget försäkrat är den centrala bestämmelsen i Atenförordningen. När det gäller kravet på försäkring för t.ex. oljeskador och enligt reglerna som genomför försäkringsdirektivet finns det ett straffrättsligt ansvar också om skyldigheten åsidosatts av oaktsamhet. Som utredningen föreslår bör ett straffansvar vid oaktsamhet införas också när det gäller nu aktuell försäkringsskyldighet.

Åsidosättande av transportörens försäkringsskyldighet har alltså stora likheter med ett åsidosättande av försäkringsskyldigheten enligt 7, 10 och 10 a kap. sjölagen. Påföljden och straffskalan bör därför vara desamma som enligt 20 kap. 13 och 14 §§, dvs. böter eller fängelse i högst sex månader.

Skyldigheten att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis ombord på fartyget ska enligt regeringens förslag ligga på befälhavaren (avsnitt 8.1). Befälhavaren är den som är ytterst ansvarig ombord på fartyget och bör åläggas det straffrättsliga ansvaret för att skyldigheten uppfylls. Befälhavaren har redan detta ansvar avseende försäkringsbevis enligt 7 kap. sjölagen och certifikat enligt 10 och 10 a kap. sjölagen. I likhet med vad som gäller för befälhavarens ansvar enligt de bestämmelserna bör ansvaret, enligt regeringen, begränsas till fall där befälhavaren kan anses ha åsidosatt sin skyldighet uppsåtligen.

Till skillnad från vad som gäller för ett certifikat, som utfärdas av en behörig myndighet, ansvarar befälhavaren när det gäller ett försäkringsbevis också för att uppgifterna i beviset är sådana att det framgår att försäkringsskyldigheten är uppfylld. En del av uppgifterna är dock snarast av ordningskaraktär. Det framstår som mindre lämpligt att befälhavaren ska ha ett straffansvar om det saknas någon uppgift av liten betydelse samtidigt som det ändå framgår tydligt att fartyget omfattas av en tillräcklig försäkring. Regeringen föreslår därför att ansvar inte ska utdömas om gärningen i dessa fall, alltså vid underlåtenhet att medföra försäkringsbevis, är att anse som ringa.

Befälhavarens försummelse att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis ombord på fartyget bör anses vara mindre straffvärd än transportörens underlåtenhet att hålla fartyget försäkrat, varför endast böter bör ingå i straffskalan (jfr 20 kap. 13 § andra stycket och 14 § tredje stycket sjölagen).

Det är viktigt att skyldigheten att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis ombord uppfylls också i den situationen att den ordinarie befälhavaren inte kan fullgöra sina uppgifter. På vanligt sätt bör därför den som har trätt i befälhavarens ställe jämföras med befälhavaren när det gäller detta straffansvar.

## 8.5 Sanktioner vid underlåten information

**Förslag:** Om en transportör inte lämnar information till passagerare om deras rättigheter enligt Atenförordningen, ska marknadsföringslagens sanktionssystem användas med undantag för lagens bestämmelser om marknadsstörningsavgift.

**Utredningens och promemorians förslag** överensstämmer med regeringens (se SOU 2012:8 s. 203 och 204 och Ds 2013:44 s. 110–113).

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändning.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 7 i Atenförordningen ska en transportör eller en utförande transportör se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt förordningen. Skyldigheten kan inträda vid olika tidpunkter. Om transportavtalet ingås i en medlemsstat, ska informationen tillhandahållas vid försäljningsstället. Om avgångshamnen finns i en medlemsstat, ska informationen tillhandahållas före avgången. I andra fall ska informationen lämnas åtminstone vid avgången. För att uppfylla informationskravet ska en transportör använda en översikt av bestämmelserna i förordningen som utarbetats av kommissionen.

Konsumentverket utövar tillsyn över att transportörer (eller utförande transportörer) fullgör sin informationsskyldighet (1 § 4 förordningen om behöriga myndigheter för resenärers rättigheter). För att tillsynen ska kunna bedrivas effektivt behöver myndigheten också kunna använda en sanktion mot en transportör som inte uppfyller sin skyldighet.

Som konstateras såväl av utredningen som i promemorian rymms information av detta slag inom begreppet marknadsföring enligt marknadsföringslagen. Marknadsföringslagens sanktionssystem kan därför användas vid överträdelser av informationsbestämmelsen. Det innebär att en transportör som låter bli att lämna informationen kan åläggas av Marknadsdomstolen att vid vite göra detta genom ett s.k. informationsföreläggande (24 §). Talan kan väckas av Konsumentombudsmannen, en näringsidkare som berörs av marknadsföringen eller en sammanslutning av konsumenter, näringsidkare eller löntagare (47 §). I fall som inte är av större vikt kan Konsumentombudsmannen meddela informationsföreläggande för godkännande av den berörda näringsidkaren (28 §).

Som i andra fall när marknadsföringslagen tillämpas på informationskrav i annan lagstiftning bör det anges att marknadsföringslagen ska tillämpas vid överträdelse av informationsbestämmelsen och att informationen är att betrakta som väsentlig vid tillämpningen av marknadsföringslagen. Det bör också framgå att bestämmelserna om marknads-

störningsavgift i marknadsföringslagen inte är tillämpliga vid överträdelser av förordningarnas informationskrav. Det är nämligen som huvudregel inte möjligt att ålägga en sådan avgift om en näringsidkare bryter mot kraven enligt en särskild lag.

En bestämmelse av detta innehåll bör därför tas in i anslutning till de övriga bestämmelserna i 15 kap. sjölagen som kommer att komplettera Atenförordningen.

## 9 Sveriges tillträde till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention

**Förslag:** Riksdagen godkänner 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods och att Sverige vid tillträdet gör de förbehåll som följer av IMO:s riktlinjer.

Under förutsättning att vissa unionsrättsliga eller internationella regler om erkännande, verkställbarhet och verkställighet inte är tillämpliga ska Svea hovrätt pröva ansökningar om verkställbarhet av utländska domar enligt Atenkonventionen. Samma förfarande ska gälla som när utländska domar om ersättning för oljeskador eller bunkeroljeskador förklaras verkställbara i Sverige. Domarna ska också verkställas på samma sätt.

**Bedömning:** Sverige bör avstå från att förklara att Atenkonventionen inte ska tillämpas i Sverige när passageraren och transportören är medborgare här.

**Utredningens förslag** innebär att Atenkonventionen ska införlivas med nationell rätt i vissa begränsade delar genom transformering. Utredningen föreslår inte några kompletterande förfaranderegler för att förklara en utländsk dom verkställbar. I övrigt överensstämmer utredningens förslag med regeringens (se SOU 2012:8 s. 214–224).

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning.

### Skälen för förslaget och bedömningen

*Sverige bör tillträda 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention...*

2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods antogs den 1 november 2002. Atenkonventionen är den konsoliderade texten av 1974 års Atenkonvention och 2002 års protokoll (se även avsnitt 4.1).

Atenkonventionens bestämmelser om strikt skadeståndsansvar, om obligatorisk försäkring, om möjlighet till direktkrav samt om domsrätt och erkännande och verkställighet av domar överensstämmer med EU:s målsättning att förbättra lagstiftningen om transportörens ansvar. Efter godkännande från Europaparlamentet beslutade därför Europeiska unionens råd i två separata beslut den 12 december 2011 att unionen

skulle ansluta sig till 2002 års protokoll och göra de förbehåll som följer av IMO:s riktlinjer. Den 15 december samma år deponerade unionen sina instrument för anslutning till protokollet hos IMO.

Genom Atenförordningen och EU:s anslutning till Atenkonventionen är konventionen till stor del redan gällande rätt i Sverige. EU har utövat behörighet i de frågor som regleras av Atenförordningen och i frågor som handlar om domsrätt och erkännande och verkställighet. Av rådets beslut framgår dock att medlemsstaterna behållit sin behörighet avseende några bestämmelser i 2002 års protokoll. Medlemsstaterna ska enligt besluten inom rimlig tid, om möjligt senast den 31 december 2011, vidta de åtgärder som krävs för att deponera instrumenten för ratifikation av eller anslutning till protokollet.

Sverige har undertecknat protokollet, med förbehåll för senare ratifikation. Protokollet innebär en avsevärd förbättring av passagerarnas rättigheter vid transporter till sjöss och ligger i linje med den hållning som Sverige har drivit internationellt sedan lång tid tillbaka. Det är viktigt att det stärkta passagerarskyddet gäller inte bara vid transporter med EU-anknytning utan också vid övriga internationella transporter som omfattas av konventionen men inte av förordningen.

Sammantaget anser regeringen, i likhet med utredningen, att Sverige bör ansluta sig till protokollet. Enligt 10 kap. 3 § första stycket regeringsformen krävs riksdagens godkännande innan regeringen ingår en bindande internationell överenskommelse som förutsätter att en lag ändras eller upphävs eller att en ny lag stiftas, eller i övrigt gäller ett ämne som riksdagen har att besluta om. Ett tillträde till protokollet förutsätter lagändringar. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner protokollet.

#### *...och göra vissa förbehåll*

IMO:s riktlinjer tillkom eftersom det bedömdes att det skulle kunna bli svårt för transportörerna att försäkra sitt ansvar enligt Atenkonventionen, särskilt när det gäller ansvaret för en passagerares död eller personskada till följd av krig eller terroristhandlingar. I riktlinjerna anges därför att Atenkonventionen bör ratificeras med vissa förbehåll, som hänför sig till krigs- eller terrorrisker.

Enligt riktlinjerna ska staten (regeringen enligt riktlinjernas ordalydelse) förbehålla sig rätten och åta sig att begränsa transportörens ansvar för en passagerares död eller personskada som förorsakats av någon av de risker som anges i riktlinjerna (t.ex. krig, inbördeskrig och handlingar som begås av terrorister). Ansvaret ska begränsas till det lägre beloppet av 250 000 SDR per passagerare vid en och samma händelse eller 340 miljoner SDR totalt per fartyg vid en och samma händelse.

Förbehåll ska också göras så att kravet på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet justeras i enlighet med transportörens ansvar, liksom de krav som kan riktas direkt mot försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. Förbehåll ska vidare göras så att de certifikat som ska utfärdas och godtas återspeglar ansvarsbegränsningarna, kraven på försäkring och de övriga begränsningar, krav och undantag som kan göras i försäkringen.

Förbehållen påverkar alltså både transportörens ansvar och det belopp försäkringen ska täcka vid skador orsakade av krig, terroristhandlingar och liknande omständigheter. Det har medfört att försäkringslösningar för transportörernas ansvar enligt Atenförordningen i dag finns på plats. Det medför dock också att passagerarens ersättningsrätt minskar. Det senare kan motiveras med hänsyn till att transportören vid terrorismrelaterade skador har små möjligheter att förebygga och påverka den uppkomna situationen. Det kan också konstateras att utrymmet att hålla transportören ansvarig enligt Atenkonventionen vid sådana händelser som krigsförsäkringen är avsedd att täcka ändå är mycket litet.

Av rådets beslut den 12 december 2011 om EU:s anslutning till 2002 års protokoll, med undantag för artiklarna 10 och 11, framgår dessutom att medlemsstaterna ska göra de förbehåll som ingår i IMO:s riktlinjer när deras instrument för ratifikation av eller anslutning till 2002 års protokoll deponeras. Det ligger i linje med att EU har gjort motsvarande förbehåll och att IMO:s riktlinjer, inklusive förbehållen, som återges som en bilaga till Atenförordningen ska anses bindande enligt förordningen. Regeringen gör därför, i likhet med utredningen, bedömningen att Sverige bör göra de förbehåll som följer av IMO:s riktlinjer.

En fördragsslutande stat kan vidare, vid tidpunkten för under-tecknande, ratifikation, antagande, godkännande av eller anslutning till konventionen förklara att man inte ska tillämpa Atenkonventionen när både passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten (artikel 22 i Atenkonventionen). I likhet med utredningen anser regeringen att det inte föreligger något behov av att avvika från konventionens reglering när både transportören och passageraren är svenska rättssubjekt. En sådan avvikelse är heller inte möjlig i förhållande till Atenförordningen när det gäller de transporter som omfattas av förordningen. Regeringen anser därför att det inte bör göras någon sådan förklaring.

#### *Atenkonventionens direkta tillämplighet*

Som utredningen konstaterar kan en konvention införlivas med nationell rätt antingen genom transformering (som innebär att konventionen omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning nya bestämmelser krävs) eller inkorporering (som innebär att det föreskrivs i lag att bestämmelserna i konventionen ska gälla som lag i Sverige).

Utredningen utgår från att Atenförordningen innebär ett tillräckligt genomförande av bestämmelserna om internationella transporter i Atenkonventionen och att det främst är konventionens bestämmelser om domsrätt (artikel 17) och om erkännande och verkställighet av domar (artikel 17a) som behöver genomföras i svensk rätt. Utredningen föreslår att dessa bestämmelser genomförs genom transformering.

Atenförordningen omfattar emellertid endast sådana transporter som har anknytning till EU (artikel 2 i Atenförordningen). För de internationella transporter som eventuellt faller utanför förordningens tillämpningsområde, men innanför konventionens, skulle det alltså kunna bli aktuellt att tillämpa regleringen i konventionen. Det är sannolikt fråga om endast ett fåtal fall, men det kan inte uteslutas att de kommer att förekomma. Den uppfattningen har också under hand bekräftats av

Europeiska kommissionen och har även kommit till uttryck i t.ex. det norska genomförandet av konventionen.

När det gäller frågan om och hur konventionen lämpligen bör genomföras bör man emellertid också beakta att EU genom Atenförordningen internt har utnyttjat sin normgivningskompetens avseende många av de materiella bestämmelserna i konventionen. Detsamma gäller för de bestämmelser i konventionen som rör domsrätt (artikel 17) och erkännande och verkställighet (artikel 17a), där EU utnyttjat sin normgivningskompetens främst 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). En ny Bryssel I-förordning som ersätter förordning (EG) nr 44/2001 är i kraft sedan januari 2013 – Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område – men den förordningen börjar tillämpas fullt ut först den 10 januari 2015 (se prop. 2013/14:219).

EU har alltså exklusiv behörighet avseende artiklarna 17 och 17a i konventionen liksom de flesta andra bestämmelserna i konventionen, men EU-medlemsstaterna har samtidigt behållit sin behörighet avseende ett fåtal bestämmelser. Främst rör det sig om möjligheten för en fördragslutande stat att höja den ansvarsgräns som ska gälla vid en passagerares död eller personskada (jfr avsnitt 6.4).

Enligt artikel 216.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska avtal som ingås av EU (såsom Atenkonventionen) vara bindande för unionens institutioner och medlemsstaterna. Bestämmelserna i Atenkonventionen får anses klara och preciserade och utgör en uttömmande reglering av de frågor som avtalet omfattar. Atenkonventionen är i de delar av konventionen som faller under EU:s exklusiva behörighet direkt tillämplig i Sverige sedan den 23 april 2014, då Atenkonventionen trädde i kraft. Några genomförandeåtgärder krävs inte i de delarna (jfr prop. 2011/12:110 s. 20, prop. 2006/07:106 s. 16 f. och prop. 2008/09:205 s. 31 f.). Detta gäller dock inte för de delar av konventionen där medlemsstaterna behållit sin behörighet. De delarna består dock endast av sådana bestämmelser som riktar sig till medlemsstaterna. De ger alltså inte enskilda några rättigheter eller skyldigheter. Det finns därför inte skäl att införliva de delarna med svensk rätt vare sig genom inkorporering eller genom transformering. Däremot finns det behov av vissa kompletterande bestämmelser till konventionen.

### *Domsrätt och preskription*

I dag finns bestämmelser om vid vilken domstol en talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av passagerare eller resgodis får väckas i 21 kap. 4 § sjölagen. Bestämmelserna gäller om inte annat följer av lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden, Bryssel I-förordningen, konventionen den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område jämte tillträdeskonventioner (Brysselkonventionen), konventionen den 30 oktober 2007 om domstols behörighet och om erkännande



och verkställighet av domar på privaträttens område (2007 års Luganokonvention) eller avtalet den 19 oktober 2005 mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (avtalet med Danmark).

Atenkonventionen innehåller bestämmelser om domsrätt (artikel 17). Vid förhandlingarna om 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention lyckades EU inte genomdriva ett företräde för unionens bestämmer på området framför konventionens (se fjärde skälet i ingressen till rådets beslut av den 12 december 2011 om EU:s 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).

Bestämmelserna om domsrätt i Atenkonventionen är direkt tillämpliga i Sverige genom EU:s tillträde till konventionen. Några genomförandeåtgärder krävs alltså inte. Däremot bör det i 21 kap. 4 § sjölagen upplysas om att Atenkonventionens bestämmelser om domsrätt har företräde framför såväl sjölagens som unionsrättsliga och internationella bestämmelser på området.

I såväl Atenkonventionen som Atenförordningen finns det också bestämmelser om preskription (artikel 16 i konventionen och artikel 16 bilaga I till förordningen). Det bör därför på motsvarande sätt i sjölagen upplysas om att Atenkonventionens och Atenförordningens bestämmelser om preskription har företräde framför sjölagens (19 kap. 1 § första stycket 6 och 7).

#### *Erkännande, verkställbarhet och verkställighet*

Atenkonventionen innehåller bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar (artikel 17a). En dom som har meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 17 ska, om den är verkställbar i den stat där den meddelades och har vunnit laga kraft, erkännas av andra fördragsslutande stater. Erkännande ska vägras endast om domen har erhållits genom svikligt förfarande eller om svaranden inte har fått skäligt rådrum och en rimlig möjlighet att föra sin talan. En dom som ska erkännas enligt konventionen ska vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart statens formella krav för verkställigheten har uppfyllts. De formella kraven får inte medge någon omprövning av målet i sak.

Liksom när det gäller konventionens bestämmelser om domsrätt gäller bestämmelserna om erkännande och verkställighet i Sverige genom EU:s tillträde till konventionen.

Enligt konventionens bestämmelser om erkännande och verkställighet får en fördragsslutande stat tillämpa andra bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar än konventionens, om tillämpningen leder till att domar erkänns och verkställs i minst samma utsträckning som enligt konventionen. För Sveriges och andra EU-medlemsstaters del innebär detta att konventionens bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar inte kommer att ha företräde framför motsvarande bestämmelser i Bryssel I-förordningen, avtalet med Danmark eller 2007 års Luganokonvention (jfr femte skälet i ingressen till rådets beslut av den 12 december 2011 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).

I de fall Bryssel I-förordningen eller övriga rättsakter inte är tillämpliga kommer däremot Atenkonventionens bestämmelser om erkännande och verkställighet att vara de som tillämpas. Då krävs kompletterande bestämmelser till konventionen om vilka formella krav för verkställbarhet och verkställigheten som gäller i Sverige.

Atenkonventionens bestämmelser om erkännande och verkställighet är likalydande med artikel 10 i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja och artikel X i 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja. Det är i dag Svea hovrätt som prövar ansökningar om att sådana domar om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada ska förklaras verkställbara i Sverige (21 kap. 6 § andra stycket sjölagen). Utgångspunkten bör enligt regeringen vara att samma domstol ska pröva ansökningar om att en utländsk dom ska förklaras verkställbar i Sverige enligt Atenkonventionen.

Domstolen bör vid prövningen av en ansökan enligt Atenkonventionen tillämpa samma förfarande som gäller för domarna om oljeskada eller bunkeroljeskada. Om en ansökan bifalls bör domen också verkställas på samma sätt som gäller för domar om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada.

En paragraf med relevanta hänvisningar till 21 kap. 6 § sjölagen bör därför införas i samma kapitel. I paragrafen bör det också upplysas om att vad som sägs där inte gäller om annat följer av lagen 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.

Regeringen föreslår i prop. 2013/14:219 att Svea hovrätt inte längre ska pröva ansökningar om att utländska domar om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada ska förklaras verkställbara i Sverige. I stället ska sådana ansökningar prövas av den tingsrätt som regeringen föreskriver. Regeringen får därför anledning att återkomma till frågan om vilken domstol som ska pröva en ansökning om att en utländsk dom ska förklaras verkställbar enligt Atenkonventionen när föreslagna lagändringar i prop. 2013/14:219 har trätt i kraft.

## 10 Ändringar i 15 kap. sjölagen till följd av Rom I-förordningen

### 10.1 Rom I-förordningen

Rom I-förordningen innehåller lagvalsregler för avtal på privaträttens område, dvs. regler om vilket lands lag som ska tillämpas på ett avtal när

det finns en lagkonflikt. Förordningen tillämpas i samtliga EU-medlemsstater med undantag för Danmark.

Rom I-förordningen förutsätter inte ömsesidighet. Lagen i det land som utpekas genom förordningens bestämmelser ska tillämpas även om det är lagen i ett land som inte är medlem i EU (artikel 2).

Förordningens huvudprincip är att parterna har rätt att själva bestämma vilket lands lag som ska tillämpas på deras avtalsförhållande. Det ställs inget krav på att avtalet ska ha anknytning till den valda rättsordningen (artiklarna 3.1 och 3.2). Från huvudregeln om att parterna får bestämma vilken lag som ska tillämpas på deras avtalsförhållande gör förordningen några undantag, som alltså inskränker parternas avtalsfrihet. När ett avtal har anknytning till endast ett land, dvs. saknar internationell karaktär, får parterna inte avtala bort tvingande bestämmelser i det landets rättsordning genom att välja en annan rättsordning (artikel 3.3). Detsamma gäller för tvingande regler i EU-rätten, om alla omständigheter av betydelse för lagvalet finns i en eller flera medlemsstater (artikel 3.4).

Parternas lagvalsfrihet inskränks också genom bestämmelser om tillämpning av så kallade internationellt tvingande regler. Med internationellt tvingande regler avses regler som ett land anser vara så avgörande för att skydda allmänintressen – t.ex. sin politiska, sociala och ekonomiska struktur – att landet kräver att de tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet enligt förordningen (artikel 9). Det finns vidare särskilda begränsningar av parternas frihet att välja tillämplig lag för vissa avtalstyper, t.ex. transportavtal, konsumentavtal och försäkringsavtal (artiklarna 5.2, 6.2 och 7.3).

Om parterna inte har valt tillämplig lag, innehåller förordningen lagvalsregler för olika typer av avtal (artiklarna 4–8). I artikel 4 finns den allmänna regeln, som gäller om inte någon av specialbestämmelserna i artiklarna 5–8 är tillämplig. I artikeln finns allmänna lagvalsregler för vissa avtalstyper, t.ex. ska ett avtal om köp av varor vara underkastat säljarens lag (artikel 4.1). Om avtalet inte återfinns bland dessa avtalstyper eller är ett blandat avtal, t.ex. ett avtal som omfattar både köp av en vara och tillhandahållande av en tjänst, ska avtalet underkastas lagen i det land där den part som ska utföra den för avtalet karakteristiska prestationen har sin vanliga vistelseort (artikel 4.2). Från dessa regler görs undantag om avtalet har en uppenbart närmare anknytning till ett annat land. I så fall ska lagen i det landet tillämpas (artikel 4.3).

För avtal om godstransport gäller att avtalet, beroende på vissa förutsättningar, underkastas lagen antingen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort eller det land där den överenskomna leveransorten är belägen (artikel 5.1). För avtal om persontransport gäller att avtalet, beroende på vissa förutsättningar, underkastas lagen i det land där antingen passageraren eller transportören har sin vanliga vistelseort (artikel 5.2). För avtal om transport av gods eller av personer gäller att om det finns en uppenbart närmare anknytning till ett annat land, ska detta lands lag tillämpas (artikel 5.3).

## 10.2 Bestämmelserna om avtalsvilkors giltighet i sjölagen upphävs i vissa delar

**Förslag:** Bestämmelserna om avtalsvilkors giltighet i 15 kap. sjölagen upphävs i den utsträckning de strider mot Rom I-förordningen.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens (se Ds 2013:21 s. 50–54).

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändning. *Stockholms universitet (Institutet för sjö- och annan transporträtt)* och *Svenska sjörättsföreningen* menar att det är viktigt att reglerna anpassas till Atenförordningen, eftersom huvuddelen av ansvarsfrågorna regleras genom förordningen och 15 kap. sjölagen i fråga om passageraransvaret har begränsad räckvidd.

**Skälen för förslaget:** Rom I-förordningen är, i likhet med andra EU-förordningar, direkt tillämplig i medlemsstaterna. En förordning ska inte genomföras i nationell rätt. Det utesluter dock inte att det kan finnas ett behov av att anpassa nationella bestämmelser i anledning av en förordning. Av EU-rätten följer att en förordning har företräde framför nationell rätt (artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Medlemsstaterna är därför skyldiga att ändra eller upphäva nationella bestämmelser som står i konflikt med en förordning.

Sjölagen innehåller flera bestämmelser om tillämplig lag. Rom I-förordningen tillåter medlemsstaterna att behålla de nationella lagvalsregler som grundar sig på tidigare ingångna konventioner (artikel 25.1). De lagvalsregler som inte är konventionsgrundande måste dock ändras eller upphävas i den utsträckning de står i konflikt med förordningen.

Regeringen gör i lagrådsremissen Lagvalsregler på civilrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna (Ju2013/915/L2) bedömningen att de svenska lagvalsreglerna i sjölagen för avtal om styckegodstransport (13 kap.) och befraktningssavtal (14 kap.) strider mot Rom I-förordningen och därför ska upphävas. I den underliggande departementspromemorian görs också bedömningen att delar av bestämmelserna i 15 kap. sjölagen om avtalsvilkors giltighet vid transport av passagerare (15 kap. 29 §) står i konflikt med Rom I-förordningen och därför bör upphävas.

Hela 15 kap. sjölagen ses emellertid nu över i förevarande utkast till lagrådsremiss. Regeringen har därför i lagrådsremissen Lagvalsregler på civilrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna gjort bedömningen att frågan inte bör behandlas i den lagrådsremissen utan i förevarande ärende. Detta gäller också eftersom några remissinstanser gör gällande att Atenförordningens relevans för frågan om avtalsvilkors giltighet också bör belysas.

Enligt 15 kap. 29 § sjölagen är avtalsvillkor som inskränker passagerares rättigheter enligt vissa angivna lagrum ogiltiga 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. Bestämmelsen bygger inte på någon tidigare ingången konvention, utan på nordiska formlösa överenskommelser.

Lagvalsregeln i 15 kap. sjölagen avviker från Rom I-förordningens bestämmelser. Som har framgått gäller enligt förordningen avtalsfrihet

och det finns en särskild lagvalsregel för transportavtal (artiklarna 3 och 5). Den nordiska särregleringen kan därmed inte behållas utan bör upphävas. Atenförordningen eller Atenkonventionen påverkar inte den bedömningen. Någon skyldighet enligt förordningen eller konventionen att behålla nuvarande reglering i 15 kap. 29 § finns inte. För avtalsvillkor som reglerar frågor som omfattas av Atenförordningen eller Atenkonventionen är det dessutom bestämmelserna om avtalsvilkors giltighet i förordningen respektive konventionen som tillämpas (artikel 18 i bilaga I till förordningen och motsvarande artikel i konventionen).

Regleringen i 15 kap. 29 § omfattar också avtalsvillkor som inskränker passagerares rättigheter i andra avseenden än just i förhållande till transportörens ansvar för person- och sakskador. Det bedöms därför inte som lämpligt att anpassa hela regleringen efter vad som gäller för avtalsvilkors giltighet enligt Atenförordningen.

Frågan är då om de tvingande reglerna enligt 15 kap. 29 § sjölagen kan anses var sådana internationellt tvingande regler som bör få genomslag, oavsett vilket lands lag som i övrigt ska tillämpas på avtalet (artikel 9 i Rom I-förordningen). Det kan konstateras att reglerna till följd av Atenförordningen huvudsakligen kommer att gälla inrikes transporter med de minsta fartygen. Det kan också konstateras att parterna, vid inrikes transporter inom Sveriges sjöterritorium, inte kan hindra tillämpningen av svenska tvingande regler genom att välja att ett annat lands lag ska tillämpas på avtalet, om alla andra omständigheter av betydelse för lagvalet finns i Sverige (artikel 3.3). Detta innebär att de tvingande reglerna enligt 15 kap. 29 § normalt kommer att tillämpas, när inte Atenförordningens regler ska tillämpas.

I lagrådsremissen Lagvalsregler på civilrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna kommer regeringen fram till att det i inrikes fart i Sverige finns internationellt tvingande regler i 13 och 14 kap. sjölagen, avseende godstransporter. Parternas lagvalsfrihet är dock mer begränsad när det gäller passagerartransporter (artikel 5.2) och frågan har därför mindre praktisk betydelse i detta sammanhang. Enligt regeringens bedömning kan reglerna mot denna bakgrund inte anses vara så avgörande för att skydda allmänintressen att de är att anse som internationellt tvingande regler enligt Rom I-förordningen.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att de delar av 15 kap. 29 § som står i konflikt med Rom I-förordningen upphävs och att övriga delar av regleringen blir kvar oförändrade.

## 11 Ikraftträdande

**Förslag:** Ändringen i lagen om paketresor ska träda i kraft den 1 mars 2015. Ändringarna i sjölagen, fartygssäkerhetslagen och marknadsföringslagen ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

**Bedömning:** Några övergångsbestämmelser behövs inte.

Utredningens och promemoriornas förslag överensstämmer delvis med regeringens (se SOU 2012:8 s. 237 och 238, Ds 2013:21 s. 61–63

och Ds 2013:44 s. 131 och 132). Utredningen föreslår dock att samtliga bestämmelser som kompletterar Atenförordningen ska träda i kraft ett bestämt datum, den 31 december 2012. Även i promemoriorna föreslås att lagändringarna ska träda i kraft ett bestämt datum, den 1 januari 2014 (Ds 2013:21) och den 1 juli 2014 (Ds 2013:44). När det gäller den föreslagna ändringen i sjölagen till följd av Rom I-förordningen föreslås även övergångsbestämmelser (Ds 2013:21).

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *Svensk Försäkring* och *Svenska sjörättsföreningen* påpekar att det är lämpligt att det regelverk som utredningen föreslår träder i kraft den 20 februari ett visst kalenderår, eftersom P&I-försäkringen förnyas vid den tidpunkten. Enligt Svensk Försäkring skulle flera utskick kunna medföra risk för att felaktiga versioner av beviset förvaras ombord.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention träder i kraft tre månader efter den dag då ratifikationsinstrumentet har deponerats. Det är inte möjligt att nu ange när protokollet i sin helhet kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige. Det bör därför överlämnas till regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdande av de lagändringar i 15 kap. sjölagen som föranleds av ett tillträde till protokollet.

Det föreslås även andra ändringar i sjölagen. Flera av dessa, exempelvis bestämmelserna om att Atenförordningen ska tillämpas på fler transporter än vad som nu är fallet och höjningen av ansvarsgränserna, skulle kunna sättas i kraft vid närmast möjliga tidpunkt oavsett att 2002 års protokoll då inte har trätt i kraft i förhållande till Sverige. Det får dock anses som mest ändamålsenligt att samtliga ändringar träder i kraft vid samma tidpunkt.

De ändringar som föreslås i fartygssäkerhetslagen innebär hänvisningar till en paragraf i sjölagen som omfattas av regeringens förslag, varför inte heller dessa författningsändringar bör träda i kraft vid någon annan tidpunkt. Detsamma gäller den ändring som föreslås i marknadsföringslagen.

Regeringen bör mot bakgrund av det anförda få möjlighet att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet av ändringarna i sjölagen, fartygssäkerhetslagen och marknadsföringslagen som föreslås i denna promemoria.

När det gäller den föreslagna ändringen i lagen om paketresor är den en följd av att både den lagen och Atenförordningen kan bli tillämpliga om en transport till sjöss är en del av en paketresa. Den föreslagna ändringen innebär att skador som omfattas av Atenförordningen ersätts enligt förordningen i stället för enligt lagen om paketresor. Atenförordningen tillämpas sedan den 31 december 2012 och lagändringen bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Ett tidigare ikraftträdande än den 1 mars 2015 bedöms inte som möjligt.

När det gäller behovet av övergångsbestämmelser för de ändringar i sjölagen som syftar till att undanröja konflikter mellan svensk rätt och Rom I-förordningen kan konstateras att det framgår av förordningen, som är direkt tillämplig i Sverige och har företräde framför nationella regler, att den tillämpas på avtal som har ingåtts den 17 december 2009 eller senare. Detta innebär att förordningens regler, trots eventuellt

motstridiga svenska bestämmelser, redan gäller för avtal som har ingåtts sedan dess. Detta följer alltså direkt av förordningen och övergångsbestämmelser om detta är därför inte nödvändiga.

I övrigt bör bestämmelserna tillämpas från den dag de träder i kraft. Straffansvar bör förekomma enbart för gärningar begångna efter ikraftträdandet. Motsvarande gäller enligt allmänna principer även för skadeståndsansvaret och begränsning av det ansvaret.

Sammantaget instämmer regeringen därför i utredningens bedömning att det inte finns behov av några övergångsbestämmelser.

## 12 Ekonomiska och andra konsekvenser

**Bedömning:** Förslaget att Atenförordningen ska tillämpas på fler transporter än vad som nu är fallet kommer att leda till att passagerarnas ställning stärks vid olyckor till sjöss. Detsamma gäller för höjningen av ansvarsgränserna, de ytterligare sanktioner som införs samt tillträdet till Atenkonventionen.

De incitament förslagen ger transportörerna att undvika att olyckor inträffar är fördelaktiga även ur miljösynpunkt.

Förslagen kan i viss utsträckning innebära ökade kostnader för transportörerna. För de ytterligare transporter Atenförordningen ska tillämpas på begränsas dock ansvaret och försäkringskravet. Certifikat kommer inte att behövas. Vidare höjs ansvarsgränsen vid globalbegränsning endast till 250 000 SDR. Det blir därför endast en mindre ekonomisk belastning för transportörerna.

Förslagen om tillsyn, straffansvar och nyttjandeförbud innebär endast marginella kostnadsökningar för Transportstyrelsen, rättsväsendet och Kustbevakningen. Kostnadsökningarna kommer inte att bli större än att de ryms inom ramen för de nuvarande anslagen.

Den nya sanktionen vid överträdelser av informationskyldigheten enligt Atenförordningen medför endast marginella kostnadsökningar för Konsumentverket och Marknadsdomstolen, vilka ryms inom de nuvarande anslagen.

Ändringarna till följd av Rom I-förordningen bedöms inte leda till några ökade kostnader för det allmänna eller för enskilda.

**Utredningens och promemoriornas bedömningar** överensstämmer i huvudsak med regeringens (se SOU 2012:8 s. 228–235, Ds 2013:21 s. 65 och 66 och Ds 2013:44 s. 133–135).

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. Se dock också de remissynpunkter som finns redovisade i avsnitt 6.1. När det gäller utredningens förslag anför remissinstanserna därutöver i huvudsak följande. *Domstolsverket* framhåller att förslagen innefattar nya typer av mål som kan komma att aktualiseras för domstolarna. Även om det handlar om ett fåtal mål uppskattar Domstolsverket att dessa kommer att medföra en årlig kostnadsökning om 500 000 kr för Sveriges Domstolar. Domstolsverket förordar därför att Sveriges Domstolar beviljas anslag med det beloppet.

*Kustbevakningen* konstaterar att förslagen innebär en viss utökning av Kustbevakningens uppgifter, men bedömer att de uppgifterna blir begränsade och kan utföras inom det aktuella verksamhetsområdet. *Regelrådet* tillstyrker förslagen, men anser att konsekvensutredningen är bristfällig. Enligt Regelrådet borde konsekvensutredningen ha innehållit åtminstone en uppskattning av kostnaden för de transportörer vars försäkringsskydd inte uppfyller föreslagna krav eller en redovisning för ökningen för ett i sammanhanget typiskt fartyg.

**Skälen för bedömningen:** Atenförordningen tillämpas sedan den 31 december 2012. En del av utredningens förslag i anledning av förordningen har därför redan hanterats av regeringen och de föranleder därför inte några nya ekonomiska eller andra konsekvenser (se också avsnitt 5).

Genom regeringens förslag att Atenförordningen ska tillämpas på fler transporter än vad som nu är fallet kommer betydligt fler passagerare att omfattas av ett stärkt skydd vid olyckor till sjöss. Även vid dessa transporter kommer transportören att ha ett strikt ansvar vid personskada till följd av en sjöfartsolycka. Transportören kommer också att bli skyldig att försäkra sitt ansvar och en passagerare kommer att ha rätt att vända sig direkt till försäkringsgivaren med sitt ersättningskrav. Möjligheten till förskottsutbetalning och kraven på information och ersättning för rörelsehjälpmedel eller annan specifik utrustning utgör också förbättringar av skyddet jämfört med i dag. Likaså kommer ett svenskt tillträde till Atenkonventionen att stärka skyddet för passagerarna. Det stärkta passagerarskyddet till följd av förordningen och konventionen berörs närmare i avsnitt 6.1 och 9. Passagerarskyddet kommer också att stärkas om ansvarsgränserna höjs på det sätt som regeringen föreslår i avsnitt 7.1 och 7.2 och om ytterligare sanktionsmöjligheter införs vid åsidosättande av skyldigheterna enligt Atenförordningen (avsnitt 8).

Såsom *Havs- och Vattenmyndigheten* framhåller ger förslagen transportörerna incitament att vidta åtgärder för att undvika att olyckor inträffar, vilket även innebär en förebyggande åtgärd mot miljöolyckor till sjöss. Försäkringsskyldigheten bidrar också till att mindre sjövärdiga fartyg tas ur drift, eftersom försäkringsbolagen kan antas vara obenäga att försäkra dessa. Även detta förhållande ökar alltså säkerheten både för passagerarna och för miljön.

Den utökade tillämpningen av Atenförordningen innebär att ytterligare ca 580 fartyg i inrikes trafik kommer att omfattas av förordningens reglering. När det gäller det strikta ansvaret för personskador som transportören har vid en sjöfartsolycka enligt förordningen kan konstateras att transportören redan i dag enligt 15 kap. sjölagen måste visa att skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse av transportören för att undgå ansvar. Det strikta ansvaret förväntas därför inte innebära någon börda av nämnvärd betydelse för transportören.

Kravet på försäkring för transportörens ansvar upp till minst 250 000 SDR kan dock medföra en viss ytterligare kostnad för en transportör som i dag helt saknar försäkring. Det finns även en viss risk för att försäkringspremierna för befintliga försäkringar höjs, om ansvarsförsäkringen måste utökas.



Som regeringen konstaterar i avsnitt 6.1, där kostnadsfrågan för sjöfartsnäringsberöras närmare, omfattas emellertid de allra flesta fartyg redan i dag av en ansvarsförsäkring. Det är dessutom svårt att förutse i vilken utsträckning premierna för befintliga försäkringar kommer att höjas, eftersom premierna bestäms utifrån många olika faktorer, framför allt risken för skada. Såvitt känt har Atenförordningen inte heller lett till någon märkbar höjning av försäkringspremierna för de fartyg som redan i dag omfattas av förordningen.

Regeringen föreslår dessutom en lägre höjning av ansvarsgränsen för personskada vid globalbegränsning än vad utredningen gör, vilket borde påverka försäkringspremierna i återhållande riktning, se avsnitt 7.2. Det påverkar också transportörens totala ansvar vid en olycka.

Regeringen föreslår också, till skillnad från utredningen, att de ytterligare transportörer som kommer att omfattas av Atenförordningen inte behöver ha krigsförsäkring och inte heller ska kunna drabbas av något strikt ansvar vid terrorhandlingar. De kostnader för ansökan om certifikat som utredningen och *Regelrådet* förutser för dessa transportörer är inte heller aktuella med regeringens förslag, eftersom det på fartygen enligt förslaget ska medföras försäkringsbevis i stället för certifikat.

Med hänsyn till hur regeringens förslag är utformade kan det därför förutsättas att en utökad tillämpning av Atenförordningen inte kommer att innebära annat än en mindre ekonomisk belastning för sjöfarten.

När det gäller de allra minsta fartygen i inrikes trafik – de som får transportera upp till tolv passagerare – innebär dessutom regeringens förslag att Atenförordningen inte alls ska tillämpas på transporterna. Dessa transportörer kommer alltså inte att omfattas av t.ex. det strikta ansvaret eller kravet på försäkring. I avsnitt 6.1 görs bedömningen att detta förhållande inte innebär någon större risk för snedvridning av konkurrensen mellan de olika transportörerna.

Det kan vidare antas att de något ökade kostnaderna för sjöfarten i viss utsträckning kommer att fördelas på passagerarkollektivet och därmed inte alls eller bara i liten grad drabba transportörerna. Kostnadsökningen för den enskilda passageraren kan i sådant fall förväntas bli ytterst begränsad.

Förslagen innebär att Transportstyrelsen vid sina inspektioner också ska kontrollera om det medförs försäkringsbevis ombord samt i förekommande fall besluta om nyttjandeförbud. Kontrollen av bevisen bedöms kunna samordnas med den kontroll som utförs av andra certifikat och bevis och väntas därför inte leda till några kostnader av betydelse. Det arbete som eventuell kommer att få läggas ned på beslut om nyttjandeförbud bedöms innebära bara en marginell kostnadsökning. Den samlade mängden tillsynsuppgifter bedöms inte bli större än att kostnaden ryms inom ramen för de nuvarande anslagen. För tillsynen kommer Transportstyrelsen att ta ut avgifter i enlighet med bemyndigandet i 7 kap. 6 § fartygssäkerhetslagen. Intäkterna från dessa avgifter redovisas, i enlighet med de principer som gäller för myndigheternas finansiering, mot inkomstitel på statens budget.

Transportstyrelsen utfärdar redan i dag de certifikat som krävs enligt Atenförordningen. Genom det föreslagna avgiftsbemyndigandet kommer Transportstyrelsen kunna ges möjlighet att ta ut en avgift för den verksamheten. Även intäkterna från dessa avgifter kommer att redovisas

mot inkomsttitel. Kostnaderna för verksamheten bedöms rymmas inom befintlig ram för Transportstyrelsens avgiftsfinansierade verksamhet.

De föreslagna straffansvarsbestämmelserna får i första hand antas ha en preventiv effekt. I förhållande till utredningens förslag innebär regeringens förslag dessutom kriminalisering i något mindre utsträckning. Polisens och Åklagarmyndighetens kostnader för att ta fram utredning bedöms bli så begränsade att det inte finns behov av att de finansieras i särskild ordning. Med utgångspunkt i utredningens förslag uppskattar *Domstolsverket* att den nya regleringen kommer att medföra en årlig kostnadsökning om 500 000 kr för Sveriges Domstolar. Regeringen bedömer dock att domstolarna inte kommer att få märkbart fler mål med anledning av de nu föreslagna bestämmelserna. Kostnaden för domstolarna bör bli lägre än 500 000 kr per år och ryms enligt regeringen inom ramen för de nuvarande anslagen.

Kustbevakningen och polismyndigheterna kan i något fler fall behöva vidta åtgärder med anledning av beslut om nyttjandeförbud. Dessa kan dock förutses bli så få att det inte kommer att innebära någon större skillnad i arbetsbelastning eller kostnader.

Konsumentverket har sedan tidigare tillsynsansvar över informations-skyldigheten i Atenförordningen. Genom förslagen tillkommer en möjlighet för Konsumentverket att använda marknadsföringslagens sanktionssystem för det fall en transportör inte fullgör sin informations-skyldighet. Det kan medföra ett visst merarbete för Konsumentverket och, för det fall talan om informationsföreläggande väcks, för Marknads-domstolen. Antalet fall där talan väcks förväntas dock bli högst begränsat. Möjligheten för Konsumentombudsmannen att meddela informationsförelägganden bedöms inte heller behöva användas ofta och är inte heller förenad med några större kostnader. Sammantaget bedöms därför kostnaderna för det allmänna bli så begränsade att de ryms inom befintliga ramar.

De ändringar i sjölagen som syftar till att undanröja konflikter mellan svensk rätt och Rom I-förordningen ger uttryck för ett rättsläge som redan råder. Förslaget i denna del bedöms därför inte medföra några ökade kostnader för det allmänna eller för företag eller andra enskilda.

Regeringen bedömer sammanfattningsvis att förslagen inte kan antas leda till någon ekonomisk börda av betydelse, för vare sig myndigheter, berörda aktörer inom sjöfarten, andra företag eller enskilda.

## 13 Författningskommentar

### 13.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

#### **Ändringar efter avresan, m.m.**

**18 §** Vissa skador, som omfattas av andra bestämmelser, ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Detta gäller skador som omfattas av bestämmelserna i

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,

2. sjölagen (1994:1009),

3. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,

4. lagen (2010:510) om lufttransporter,

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

6. järnvägstrafiklagen (1985:192), eller

7. lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Av paragrafen framgår att lagen om paketresor inte ska tillämpas vid vissa skador som omfattas av annan lagstiftning. Övervägandena finns i avsnitt 6.6.

Genom en ändring i *första stycket* läggs 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) till i den förteckning över lagstiftning som ska tillämpas i stället för lagen om paketresor.

Ändringen är föranledd av att transportörens ansvar för vissa person- och sakskador numera regleras av Atenförordningen, vid sidan av 15 kap. sjölagen (1994:1009). Atenförordningen innebär i sin tur ett genomförande inom EU av 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (Atenkonventionen).

Ändringen innebär att Atenförordningen reglerar förutsättningarna för skadeståndsansvaret, ansvarsgränserna för detta och vem som bär det slutliga ansvaret för skadan. Lagen om paketresor fortsätter dock att gälla i fråga om skador som inte regleras av förordningen.

Av *andra stycket* följer att arrangörens primära ansvar gentemot resenären även omfattar skadestånd enligt Atenförordningen. Resenären kan därför alltid vända sig till arrangören för att få det skadestånd som han eller hon har rätt till enligt de aktuella bestämmelserna i Atenförordningen. Det finns dock inte något hinder mot att resenären i stället riktar sitt anspråk mot den som bär det slutliga ansvaret (prop. 1992/93:95 s. 94).

## **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2015.

Enligt bestämmelsen träder lagen i kraft den 1 mars 2015 och tillämpas från och med det datumet. Övervägandena finns i avsnitt 11.

## 13.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

### 3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt

#### SKEPPSHYPOTEK

##### Inteckningsförfarandet

25 § Om det inte finns något hinder enligt 24 §, ska inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling.

Paragrafens reglerar förutsättningarna för att inteckning ska beviljas och pantbrev utfärdas.

Ändringen i *andra stycket* är en följd av att lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling sedan den 1 oktober 2011 är ersatt av lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling. Av förbiseende har denna ändring inte gjorts tidigare.

### 7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet

#### Försäkringsskyldighet

2 § Redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 ska ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 1–4 §§, intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. *För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare ska dock försäkringen eller säkerheten täcka ansvaret intill ett belopp om 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.* Som försäkring anses också en betryggande självförsäkring. Försäkringen eller säkerheten ska även täcka fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader.

Skyldigheten enligt första stycket att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller även redaren för ett utländskt fartyg med en dräktighet av minst 300, om fartyget på svenskt sjöterritorium

1. används för någon annan verksamhet än transport,
2. anlöper eller lämnar hamn, eller
3. anlöper eller lämnar tilläggs- eller ankarplats.

Första och andra styckena gäller inte fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (SÖ 1979:6). *Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.*

Paragrafen genomför artiklarna 2–4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet). Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

Redaren åläggs i paragrafen en försäkringsskyldighet som ska täcka visst sjörättsligt ansvar. Försäkringsskyldigheten är dock inte obegränsad.

Försäkringen ska enligt försäkringsdirektivet täcka sjörättsliga skadeståndsanspråk med de begränsningar som följer av den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (begränsningskonventionen). De ansvarsgränser som gäller enligt begränsningskonventionen har genomförts i 9 kap. 5 §, och förevarande paragraf hänvisar därför dit.

Ansvarsgränsen i 9 kap. 5 § första stycket 1 för personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare höjs nu från 175 000 till 250 000 särskilda dragningsrätter, multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånda att befordra. Med särskilda dragningsrätter (Special Drawing Rights, SDR) avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (22 kap. 3 §). Värdet av en SDR motsvarade i slutet av maj 2014 drygt tio kronor.

Tillägget i *första stycket* i förevarande paragraf är en följd av ändringen i 9 kap. 5 § första stycket 1. Tillägget innebär att det belopp försäkringen eller säkerheten ska täcka för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare även fortsättningsvis kommer att uppgå till det belopp som följer av artikel 7.1 i begränsningskonventionen, dvs. 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att transportera.

I *tredje stycket* införs en hänvisning till 22 kap. 3 § när det gäller vad som avses med SDR.

**2 a §** Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §. *Detsamma gäller sådana anspråk som omfattas av transportörens motsvarande skyldighet 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 sjöss eller enligt vad som följer av 15 kap. 2 eller 31 §.*

Genom paragrafen undantas från redarens försäkringsskyldighet sådana anspråk på ersättning som omfattas av viss annan försäkringsskyldighet. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

Enligt 2 § är redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 skyldig att ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som kan uppkomma enligt sjölagen. Skyldigheten gäller även i vissa fall redaren för ett utländskt fartyg som besöker svenskt sjöterritorium. Försäkringen eller säkerheten ska gälla intill det belopp som redaren kan bli skyldig att betala enligt bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. 5 § eller, när det gäller fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare, 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att transportera.

Ändringen i paragrafen innebär att redarens skyldighet att försäkra sig enligt 2 § bortfaller i den utsträckning redaren – i egenskap av transportör – också skulle vara försäkringsskyldig enligt Atenförordningen. Detta gäller även då försäkringsskyldigheten enligt förordningen följer av 15 kap. 2 eller 31 §. Enligt Atenförordningen är det den transportör

som faktiskt utför hela transporten eller en del av den som är skyldig att ha försäkring (artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen). Med det förstås både transportören, i den mån denne faktiskt utför transporten, och den utförande transportören enligt definitionerna i artikel 1 i bilaga I till förordningen.

## 9 kap. Om ansvarsbegränsning

5 § 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 250 000 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 utsträckning 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 som dessa svarar för.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen 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 som bärgaren svarar för.

6. Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur ansvarsgränserna för olika typer av fordringar ska bestämmas. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

*Punkten 1* ändras så att ansvarsgränsen höjs från 175 000 till 250 000 SDR för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare.

Ansvarsbegränsning och fördelning enligt 9 kap. görs först efter att begränsning av ansvaret har gjorts enligt t.ex. Atenförordningen, Atenkonventionen eller 15 kap. sjölagen.

## 15 kap. Om *transport* av passagerare och resgods

### Inledande bestämmelser

*1 § Detta kapitel innehåller bestämmelser om transport av passagerare och resgods. Sådana bestämmelser finns också i*

*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,*

*2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, och*

*3. 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.*

*Bestämmelser som kompletterar förordning (EG) nr 392/2009 finns i 31–34 §§, 20 kap. 14 a § och 21 kap. 6 a §. Sådana bestämmelser finns också i 5 kap. 8 a § och 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).*

Paragrafen motsvarar delvis tidigare 1 a § och erinrar om att bestämmelser om transport av passagerare och resgods även finns i ett antal uppräknade rättsakter. Den upplyser också om bestämmelser som kompletterar en av rättsakterna.

*Första stycket* erinrar om att bestämmelser om transport av passagerare och resgods finns såväl i förevarande kapitel som i Atenförordningen, Atenkonventionen och i 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. I den uträkning en fråga regleras av någon av de uppräknade rättsakterna tillämpas inte förevarande kapitel.

Atenförordningen innebär ett genomförande av Atenkonventionen när det gäller transporter med EU-anknytning (artikel 2 i Atenförordningen). I den utsträckning en fråga regleras av Atenförordningen är det alltså förordningen och inte Atenkonventionen som ska tillämpas.

Atenförordningen, den utökade tillämpningen av förordningen som gäller enligt 2 § och den direkta tillämpligheten av Atenkonventionen (se avsnitt 9) innebär att bestämmelserna om transportörens ansvar i kapitlet (19–30 §§) tillämpas fullt ut endast på inrikes transporter av passagerare med fartyg som inte är godkända för transport av fler än tolv passagerare och på sådana transporter som faller utanför såväl förordningens som konventionens tillämpningsområde. Dessutom tillämpas vissa av bestämmelserna om transportörens ansvar vid utomobligatoriska förhållanden, eftersom sådana frågor inte regleras av Atenförordningen eller Atenkonventionen (se 4 §). Slutligen tillämpas bestämmelserna om transportörens ansvar när det gäller ansvar till följd av försening, eftersom sådant ansvar inte heller regleras av Atenförordningen eller Atenkonventionen (med undantag för ekonomisk förlust till följd av att resgods inte har utlämnats till passagerare i vissa fall, artikel 1.7 i bilaga I till Atenförordningen och motsvarande artikel i Atenkonventionen).

Kapitlet innehåller också vissa bestämmelser om transporten som helt saknar anknytning till Atenförordningen eller Atenkonventionen (6–18 §§). När dessa bestämmelser tillämpas uppstår därför inte några gränsdragningsfrågor.

Kapitlet innehåller vidare vissa definitioner (5 §). Det gör också förordningen och konventionen (artikel 1 i bilaga I till förordningen och motsvarande artikel i konventionen). Det finns också bestämmelser om avtalsvillkors giltighet i såväl 35 och 36 §§ som i förordningen och konventionen (artikel 18 i bilaga I till förordningen och motsvarande artikel i konventionen). Även beträffande definitioner och avtalsvillkors giltighet gäller förordningens eller konventionens bestämmelser före sjölagens om transporten omfattas av förordningen eller konventionen.

*Andra stycket* upplyser om att det finns vissa bestämmelser som kompletterar Atenförordningen. Därutöver finns det kompletterande bestämmelser i 2–7 §§ förordningen (2012:354) om försäkringsbevis för vissa sjöförsäkringar, 6 kap. 1 d § och 7 kap. 1 d § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 1 § 4 förordningen (2012:772) om behöriga myndigheter för resenärers rättigheter.

I 19 kap. 1 § sjunde stycket finns det vidare en upplysning om att sjölagens bestämmelser om preskription av fordringar tillämpas endast om Atenförordningens eller Atenkonventionens bestämmelser om preskription inte är tillämpliga (artikel 16 i bilaga I till förordningen och motsvarande artikel i konventionen). I 21 kap. 4 § sjätte stycket finns det vidare en upplysning om att sjölagens bestämmelser om vid vilken domstol en talan om ansvarighet på grund av ett avtal om transport av passagerare eller resgodis får väckas tillämpas endast om Atenkonventionens bestämmelser om domsrätt (artikel 17) inte är tillämpliga.

*2 § Utöver vad som anges i förordning (EG) nr 392/2009 ska vad som sägs där tillämpas även på en transport av passagerare mellan en avgångs- och en bestämmelseort inom Sveriges sjöterritorium, om transporten sker med ett fartyg*

- 1. av en annan fartygsklass än A eller B, och*
- 2. som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.*

*För en transport enligt första stycket gäller dock inte*

- 1. ansvaret för transportören vid en händelse enligt artikel 3.1 b i bilaga I till förordningen,*
- 2. skyldigheten att ha en försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet för ansvar enligt punkt 2.2 i bilaga II till förordningen, eller*
- 3. kravet på certifikat enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till förordningen.*

Paragrafen, som är ny, innebär att Atenförordningen tillämpas på fler transporter av passagerare än vad som hittills varit fallet. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Atenförordningen tillämpas på internationella transporter och på transporter till sjöss i en enda medlemsstat med fartyg som är av klass A- eller B-typ (artikel 2). Detta under förutsättning att fartyget för en EU-medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat. Förordningen är också tillämplig om transportavtalet har träffats i en medlemsstat eller avgångs- eller bestämmelseorten enligt transportavtalet finns i en medlemsstat.

Genom *första stycket* görs Atenförordningen tillämplig även på en inrikes transport av passagerare med ett fartyg av en annan fartygsklass än A eller B, under förutsättning att fartyget är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.



Vad som avses med olika fartområden och fartygsklasser framgår av 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 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.

Vad som avses med bland annat transportör, utförande transportör, transportavtal, passagerare och resgoods framgår av artikel 1 i bilaga I till Atenförordningen.

Enligt *andra stycket 1* omfattas transportören vid en inrikes transport av passagerare med ett fartyg av en annan fartygsklass än A eller B inte av det strikta ansvar för terrorhandlingar som annars skulle kunna följa av förordningen (artikel 3.1 b i bilaga I till förordningen). Det gäller även den utförande transportören i den utsträckning denne är solidariskt ansvarig enligt artikel 4 i bilaga I till förordningen.

Enligt *andra stycket 2* omfattas den transportör som enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen är skyldig att ha en försäkring inte heller av något krav på att ha en försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet för de krigs- och terrorrisker som räknas upp i punkt 2.2 i bilaga II till förordningen vid en transport med ett sådant mindre fartyg. Bilaga II utgörs av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen (IMO:s riktlinjer).

Enligt *andra stycket 3* finns vid en sådan transport slutligen inte något krav på certifikat, som annars skulle följa av förordningen (artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till förordningen). Transportören måste dock ha en försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet i enlighet med artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen, med de begränsningar i ansvar och försäkringsskyldighet som följer av punkterna 1 och 2 i förevarande stycke. Av 32 § *andra stycket* framgår att befälhavaren i en sådan situation måste medföra bevis om att försäkringsskyldigheten är uppfylld.

Av 1 § och kommentaren till den paragrafen framgår vilka bestämmelser som kompletterar Atenförordningen. Av kommentaren framgår också gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot bland annat Atenförordningen.

**3 §** *Detta kapitel tillämpas* inte i den *utsträckning en fråga regleras av ett gällande internationellt fördrag om transport med ett annat transportmedel.*

Paragrafen motsvarar tidigare 2 § och ändras bara redaktionellt.

**4 §** Om någon som varken är passagerare eller anställd hos *transportören* eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och *under resan förorsakas* skada av det slag som avses i 19 eller 20 §, *ska* 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.

Paragrafen motsvarar tidigare 3 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

5 § I detta kapitel avses med

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

passagerare: den som *transporteras* eller *ska transporteras* med ett 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 *godstransport*, 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.

Paragrafen motsvarar tidigare 1 § och ändras bara redaktionellt. I den utsträckning en transport omfattas av Atenförordningen eller Atenkonventionen är det definitionerna i förordningen respektive konventionen som gäller i förhållande till transporten (artikel 1 i bilaga I till förordningen och motsvarande artikel i konventionen). Se vidare kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

### **Om transporten**

6 § *Transportören ska* se till att fartyget är sjövärdigt, *vilket också innefattar* 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.

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

Paragrafen motsvarar tidigare 4 § och ändras bara redaktionellt.

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

Paragrafen motsvarar tidigare 5 § och ändras bara redaktionellt.

8 § *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 *ske*, även om avtalet inte avser en bestämd person.

*Första stycket* gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

Paragrafen motsvarar tidigare 6 § och ändras bara redaktionellt.

9 § Passageraren är skyldig att *följa* 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 *ska* även tillämpas i fråga om passagerare.

Paragrafen motsvarar tidigare 7 § och ändras bara redaktionellt.

**10 §** Passagerare får *ta* med sig resgods i skälig omfattning.

*Om* passageraren *känner* 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 utmärkas på godset innan resan börjar.

Paragrafen motsvarar tidigare 8 § och ändras bara redaktionellt.

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

*Om* sådant resgods *har* 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.

Paragrafen motsvarar tidigare 9 § och ändras bara redaktionellt.

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

Paragrafen motsvarar tidigare 10 § och ändras bara redaktionellt.

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

Paragrafen motsvarar tidigare 11 § och ändras bara redaktionellt.

**14 §** *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.

Paragrafen motsvarar tidigare 12 § och ändras bara redaktionellt.

**15 §** *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 *transporteras* till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. *Om transportören inte gör det*, 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 *passagerarens* uppehälle och bära kostnaden för detta.

Paragrafen motsvarar tidigare 13 § och ändras bara redaktionellt.

*16 § 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.

Paragrafen motsvarar tidigare 14 § och ändras bara redaktionellt.

*17 § 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 något 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. Om avtalet frånträds, ska vardera parten bära sin kostnad och skada.*

Paragrafen motsvarar tidigare 15 § och ändras bara redaktionellt.

*18 § Om passageraren avbryter resan på grund av ett förhållande som avses i 16 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 15 § eller, sedan resan har börjat, enligt 17 §, 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.*

Paragrafen motsvarar tidigare 16 § och ändras bara redaktionellt.

### ***Transportörens ansvar***

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

Paragrafen motsvarar tidigare 17 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

*20 § Transportören är ansvarig för skada till följd av att resgodset går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av transportören eller någon som transportören svarar för. Detsamma gäller 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.*

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

Paragrafen motsvarar tidigare 18 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

**21 §** Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 19 eller 20 §, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Paragrafen motsvarar tidigare 19 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

**22 §** För att gå fri från ansvarighet måste *transportören* visa att *en* skada som avses i 19 eller 20 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av *transportören* eller någon som *transportören* 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 *en* förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

Paragrafen motsvarar tidigare 20 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

**23 §** *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

- 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
- 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som *transportören* 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. 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.

Paragrafen, som motsvarar tidigare 21 §, innehåller bestämmelser om hur ansvarsgränserna för olika typer av fordringar ska bestämmas. Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

Ändringen i *första stycket* innebär att ansvarsgränsen för personskada höjs från 175 000 till 400 000 SDR för varje passagerare.

Ansvarsgränserna i paragrafen tillämpas endast i den utsträckning ansvarsgränserna enligt Atenförordningen eller Atenkonventionen inte ska tillämpas. Det innebär att paragrafens ansvarsgränser för personskada och skada på eller förlust av resgods endast tillämpas i förhållande till inrikes transporter med fartyg som inte är godkända för transport av fler än tolv passagerare. Ansvarsgränserna tillämpas dessutom på utom-obligatoriska fordringar och på vissa internationella transporter som faller utanför såväl Atenförordningens som Atenkonventionens tillämpningsområde (jfr 2 och 4 §§).

Atenförordningen och Atenkonventionen omfattar inte skada på grund av förseningar (med undantag för de fall som regleras av artikel 1.7 i bilaga I till Atenförordningen och motsvarande artikel i Atenkonventionen). Därför blir ansvarsgränserna i förevarande paragraf som huvudregel tillämpliga på sådana skador.

Se vidare kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

**24 §** *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 *en* annan resgodsskada, och
3. 20 SDR för *en* skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket *ska* ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 23 § prövas.

Paragrafen motsvarar tidigare 22 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

**25 §** *Transportören* har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 23 och 24 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att *transportören* själv har vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen motsvarar tidigare 23 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

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

Paragrafen motsvarar tidigare 24 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

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

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

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

Paragrafen motsvarar tidigare 25 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

**28 §** Om talan förs mot någon som *transportören* svarar för enligt 27 § eller 7 kap. 1 §, har denne rätt 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 23 §.

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.

Paragrafen motsvarar tidigare 26 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

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

Paragrafen motsvarar tidigare 27 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

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

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

Paragrafen motsvarar tidigare 28 § och ändras bara redaktionellt. Se kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

### **Försäkringsskyldighet för utländska fartyg**

**31 §** För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en hamn på Sveriges sjöterritorium och är godkänt för transport av fler än tolv passagerare ska det

*finnas en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009, med de begränsningar som för vissa transporter följer av 2 § andra stycket 1 och 2. Skyldigheten gäller dock inte för ett fartyg som ägs av en främmande stat.*

Paragrafen, som är ny, reglerar utländska fartygs skyldighet att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet när de anlöper eller lämnar en hamn på Sveriges sjöterritorium. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Enligt paragrafen ska ett utländskt fartyg som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare och som anlöper eller lämnar en svensk hamn ha en försäkring eller en ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen. Bestämmelsen bygger på artikel 4a.13 i bilaga I till förordningen. Skyldigheten gäller oavsett fartygets registreringsstat och omfattar således även fartyg som inte är registrerade i en EU-medlemsstat eller i en fördragsslutande stat till Atenkonventionen.

Försäkringen eller den ekonomiska säkerheten ska uppgå till minst 250 000 SDR. Med en ekonomisk säkerhet avses t.ex. en garanti ställd av en bank eller en liknande finansiell institution.

Till skillnad från vad som gäller för transporter med ett svenskt fartyg gäller skyldigheten att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet endast då det utländska fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn. Med hamn avses såväl allmänna som privata hamnar. Försäkrings-skyldigheten gäller från det att fartyget anlöper hamnen till dess att fartyget lämnar densamma. Om ett fartyg anlöper eller lämnar en tilläggsplats eller bara ankrar på Sveriges territorialvatten, uppkommer inte någon försäkringsskyldighet. Försäkringsskyldigheten är därmed mer begränsad än t.ex. en ägares försäkringsskyldighet enligt 10 a kap. 12 §, som även omfattar fartyg som anlöper eller lämnar en tilläggsplats, eller en redares försäkringsskyldighet enligt 7 kap. 2 § andra stycket, som därtill omfattar fartyg som anlöper eller lämnar en ankarplats.

Det följer av Atenförordningen att den behöriga myndigheten i Sverige (Transportstyrelsen) får utfärda certifikat över fullgjord försäkrings-skyldighet inte bara för svenska fartyg utan även för fartyg som inte är registrerade i en EU-medlemsstat eller i en fördragsslutande stat till Atenkonventionen (artikel 4a.2 i bilaga I till Atenförordningen). När den behöriga myndigheten har fastställt att kravet på försäkring eller säkerhet är uppfyllt ska ett certifikat som intygar detta utfärdas för fartyget. När det gäller fartyg som är registrerade i en EU-medlemsstat eller i en fördragsslutande stat får transportören vända sig till den staten för att få ett certifikat.

Ett fartyg som ägs av en främmande stat omfattas inte av försäkrings-skyldigheten (artikel 4a.15 i bilaga I till förordningen).

En transportör som åsidosätter skyldigheten att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader (20 kap. 14 a § första stycket).

### ***Certifikat och försäkringsbevis***

***32 § Befälhavaren ska ombord på fartyget medföra ett certifikat enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009.***

*På ett sådant fartyg som enligt 2 § andra stycket 3 inte omfattas av kravet på certifikat ska befälhavaren i stället medföra ett bevis om att transportörens*



skyldighet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen, med de begränsningar som följer av 2 § andra stycket 1 och 2, är fullgjord.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om beviset som avses i andra stycket.

Paragrafen, som är ny, innebär att befälhavaren på fartyget ska medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis som visar att försäkrings-skyldigheten enligt Atenförordningen är fullgjord. Övervägandena finns i avsnitt 6.2 och 8.1.

Av artikel 4a.5 i bilaga I till Atenförordningen följer att certifikatet ska medföras ombord på fartyget. Enligt *första stycket* är det befälhavaren som ska medföra certifikatet.

Av Atenförordningen följer att ett fartyg som ägs av en EU-medlemsstat eller en fördragsslutande stat till Atenkonventionen inte behöver ha en försäkring eller ställa någon annan ekonomisk säkerhet (se även 31 §). På ett sådant fartyg ska befälhavaren i stället medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att ansvaret enligt Atenförordningen är täckt (artikel 4a.15 i bilaga I till förordningen). Andra utländska fartyg som ägs av en stat omfattas inte heller av någon försäkringsskyldighet och har till skillnad från fartyg som ägs av en EU-medlemsstat eller en fördragsslutande stat till Atenkonventionen ingen skyldighet att ombord medföra certifikat.

Vid en inrikes transport med ett fartyg av en annan fartygsklass än A eller B och som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare gäller inget krav på certifikat (2 § andra stycket 3). Enligt *andra stycket* måste dock befälhavaren medföra ett bevis om att transportörens försäkrings-skyldighet enligt Atenförordningen är fullgjord. Sådana transporter omfattas av försäkringsskyldigheten i artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen, men med de begränsningar i ansvar och försäkrings-skyldighet som följer av 2 § andra stycket 1 och 2.

För att visa att försäkringsskyldigheten är fullgjord ska beviset normalt vara utfärdat av försäkringsbolaget; i fråga om en säkerhet blir det den som ställt ut säkerheten. Dokumentationen kan dock se olika ut. Vid försäkring i en P&I-klubb blir försäkringstagaren medlem i klubben och får i stället för ett försäkringsbrev ett medlemsbevis i form av ett så kallat certificate of entry. Det kan i vissa fall behövas flera bevis, beroende på hur försäkringsförhållandena är ordnade. Huvudsaken är att dokumentationen utvisar att försäkringsskyldigheten är fullgjord. Om säkerhet används, kan dokumentationen bestå av en kopia av en bankgaranti eller ett skriftligt borgensåtagande.

Ett fartyg som ägs av en stat omfattas alltså inte av kravet på att ha en försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet. Det innebär att en befälhavare på ett sådant fartyg inte heller är skyldig att medföra något försäkringsbevis ombord.

Certifikatet enligt första stycket eller beviset enligt andra stycket ska medföras ombord på fartyget. Certifikatet eller beviset ska alltså finnas där i fysisk form. Det är inte tillräckligt att det finns tillgängligt för Transportstyrelsen på annan plats än ombord.

Skyldigheten att medföra certifikatet eller beviset ombord ligger alltså på befälhavaren. Befälhavaren är den ytterst ansvarige ombord på fartyget. I 6 kap. finns allmänna bestämmelser om befälhavarens skyldigheter. Förevarande paragraf kompletterar alltså det kapitlet.

Genom att certifikatet eller beviset ska medföras ombord underlättas Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 8 a § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Regeringen ges i *tredje stycket* ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om försäkringsbeviset.

En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis ombord på fartyget kan dömas till böter (20 kap. 14 a § andra och tredje styckena).

### ***Avgift vid certifiering***

**33 §** *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.*

Genom paragrafen, som är ny, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

### ***Sanktioner när information inte lämnas***

**34 §** *Om information inte lämnas enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 392/2009 eller enligt vad som följer av 2 §, ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas, med undantag för 29–36 §§ om marknadsstörningsavgift. Sådan information ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket den lagen.*

Paragrafen, som är ny, innehåller en sanktion vid överträdelse av Atenförordningens krav på information till passagerare. Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

Enligt artikel 7 i Atenförordningen ska en transportör eller en utförande transportör se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt förordningen. I förordningen anges var och när informationen ska lämnas. Informationen ska i vissa fall lämnas vid försäljningsstället men under alla omständigheter senast vid avgången. Dessutom anges att informationen ska lämnas i form av en översikt av förordningen som utarbetats av kommissionen. Samma skyldighet att lämna information enligt artikel 7 gäller avseende de transporter som omfattas av förordningen genom regeringen i 2 §.

Om en transportör (eller en utförande transportör) underlåter att lämna informationen eller lämnar den på ett oklart, obegripligt, tvetydigt eller annat olämpligt sätt, utgör det normalt vilseledande marknadsföring enligt 10 § marknadsföringslagen. Enligt förevarande paragraf tillämpas marknadsföringslagens sanktionssystem i dessa fall. Informationen är väsentlig i marknadsföringslagens mening.

Det saknar betydelse om skyldigheten att tillhandahålla informationen infaller före, under eller efter försäljningen (se 3 § marknadsföringslagen). Bestämmelsen är alltså tillämplig oavsett när informations-skyldigheten infaller enligt förordningen.

Transportören kan, om övriga förutsättningar enligt marknadsföringslagen är uppfyllda, åläggas att lämna informationen vid äventyr av vite, s.k. informationsföreläggande (24 och 26 §§ marknadsföringslagen).

Talan om åläggande väcks vid Marknadsdomstolen. Talan får väckas av bl.a. Konsumentombudsmannen. I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela informationsförelägganden för godkännande av den berörda näringsidkaren (28 § marknadsföringslagen).

Marknadsföringslagens bestämmelser om marknadsstörningsavgift ska inte tillämpas i de fall som omfattas av paragrafen. Motsvarande undantag finns i bl.a. 13 § lagen (2010:510) om lufttransporter och 11 § konsumentkreditlagen (2010:1846).

### **Om avtalsvillkors giltighet**

**35 §** Bestämmelserna i 9 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 12–29 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga.

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

Paragrafen, som motsvarar tidigare 29 §, innehåller bestämmelser om avtalsvillkors giltighet. Övervägandena finns i avsnitt 10.2.

Ändringen i *andra stycket* innebär att de angivna bestämmelserna blir tvingande till passagerarens förmån endast när svensk lag är tillämplig. Genom ändringen har bestämmelsen således förlorat sin tidigare internationellt tvingande karaktär vid transporter i Norden.

För avtalsvillkor som reglerar frågor som omfattas av Atenförordningen eller Atenkonventionen är det bestämmelserna om avtalsvillkors giltighet i förordningen respektive konventionen som tillämpas (artikel 18 i bilaga I till förordningen och motsvarande artikel i konventionen).

Se vidare kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

**36 §** Trots 35 § får *transportören* förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan *passageraren* går ombord och efter det att han *eller hon* har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan *fartyget* och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med ett transportmedel som *transportören* ställer till förfogande.

I fråga om handresgodis som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *transportören* förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodiset 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 handresgodiset 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*.

Paragrafen motsvarar tidigare 30 § och ändras bara redaktionellt.

För avtalsvillkor som reglerar frågor som omfattas av Atenförordningen eller Atenkonventionen är det bestämmelserna om avtalsvilkors giltighet i förordningen respektive konventionen som tillämpas (artikel 18 i bilaga I till förordningen och motsvarande artikel i konventionen).

Se vidare kommentaren till 1 § angående gränsdragningen för tillämpningen av kapitlets bestämmelser om ansvarighet på transportörens sida gentemot Atenförordningen och Atenkonventionen.

## 19 kap. Om preskription av vissa fordringar

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

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

2. en 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; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

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

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

5. en 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. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid *passagerartransport*: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under *transporten*, 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,

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

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska 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. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom 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.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispaschör, 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 föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 35 § 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.

*Första stycket 6 och 7 tillämpas inte om något annat följer av artikel 16 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 eller artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.*

Paragrafen innehåller regler om preskription av fordringar. Övervägandena finns i avsnitt 9.

I femte stycket hänvisas nu i sista meningen till 15 kap. 35 § i stället för till 15 kap. 29 §.

Sjunde stycket är nytt. Det upplyser om att bestämmelserna om preskription i första stycket 6 och 7 inte tillämpas om något annat följer av bestämmelserna om preskription av fordringar på grund av personskada eller skada på resgods i Atenförordningen eller Atenkonventionen (artikel 16 i bilaga I till Atenförordningen och motsvarande artikel i Atenkonventionen).

## 20 kap. Straffbestämmelser

*14 a § En transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa en 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 sjöss eller enligt vad som följer av 15 kap. 2 eller 31 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certifikat enligt 15 kap. 32 § första stycket ombord på fartyget, döms till böter.*

*En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett bevis enligt 15 kap. 32 § andra stycket ombord på fartyget, döms till böter. I ringa fall ska det inte dömas till ansvar.*

Paragrafen, som är ny, behandlar transportörens och befälhavarens straffansvar för det fall försäkringsskyldigheten respektive skyldigheten att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis inte har fullgjorts. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

I första stycket föreskrivs ett straffansvar för den transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen eller 15 kap. 2 eller 31 §. Enligt Atenförordningen

är det den transportör som faktiskt utför hela transporten eller en del av den som är skyldig att ha försäkring (artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen). Med det förstås både transportören, i den mån denne faktiskt utför transporten, och den utförande transportören enligt definitionerna i artikel 1 i bilaga I till förordningen.

Av 15 kap. 2 § följer att försäkringsskyldigheten enligt Atenförordningen ska gälla också för en inrikes transport med ett fartyg av en annan klass än A eller B, under förutsättning att fartyget är godkänt för transport av fler än tolv passagerare. Att det strikta ansvaret och försäkringsskyldigheten är begränsade för transportören vid sådana transporter framgår av 15 kap. 2 § andra stycket 1 och 2. Av 15 kap. 31 § framgår att försäkringsskyldigheten också gäller för ett utländskt fartyg, när det anlöper eller lämnar en svensk hamn.

Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. När transportören är en juridisk person, gäller ansvaret den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt hänseende.

Bestämmelsen om transportörens ansvar är inte nationellt begränsad. Det innebär att ett sådant brott kan begås också när ett svenskt fartyg befinner sig utomlands. Frågan om domsrätt över sådana gärningar regleras i 2 kap brottsbalken. Beträffande en transportörs försäkringsskyldighet för utländska fartyg följer av hur försäkringsskyldigheten är konstruerad i 15 kap. 31 § att denna endast kan uppkomma om fartyget befinner sig på svenskt sjöterritorium. Ett eventuellt brott begås alltså i dessa fall inom riket.

Enligt *andra stycket* föreligger ett straffansvar för befälhavaren vid ett åsidosättande av skyldigheten enligt 15 kap. 32 § första stycket att medföra ett certifikat ombord på fartyget. Straffansvaret omfattar att det finns ett certifikat ombord som har utfärdats av en behörig myndighet i enlighet med Atenförordningen (artikel 4a.2 i bilaga I). Påföljden är böter.

Enligt *tredje stycket* föreligger ett straffansvar för befälhavaren vid ett åsidosättande av skyldigheten enligt 15 kap. 32 § andra stycket att medföra ett bevis om försäkringen ombord på fartyget. Straffansvaret omfattar att det finns ett försäkringsbevis ombord och att detta har det innehåll som anges i 15 kap. 32 § andra stycket och i de ytterligare föreskrifter som meddelats av regeringen med stöd av bemyndigandet i tredje stycket i samma paragraf. Även i detta fall är påföljden böter.

Situationen kan uppstå att det av beviset framgår att försäkringsskyldigheten är fullgjord men att det saknas någon eller några uppgifter av mindre betydelsefull karaktär. För bland annat sådana fall har i stycket angetts att det i ringa fall inte ska dömas till ansvar.

Ett straffrättsligt ansvar för befälhavaren förutsätter att befälhavaren har agerat med uppsåt.

Av 20 kap. 16 § följer att det straffrättsliga ansvaret utsträcks till den som har trätt i befälhavarens ställe, t.ex. den främste av de närvarande styrmännen (jfr 6 kap. 7 §).

Inte heller bestämmelsen om befälhavarens ansvar är nationellt begränsad. Frågan om domsrätt över gärningar som begås när ett svenskt fartyg befinner sig utomlands regleras i 2 kap. brottsbalken. Beträffande en befälhavares skyldighet att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis på ett utländskt fartyg följer, på samma sätt som för

transportörens försäkringsskyldighet, att denna skyldighet endast kan uppkomma om fartyget befinner sig på svenskt sjöterritorium. Ett eventuellt brott begås alltså i dessa fall inom riket.

## **21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål m.m.**

**4 §** Talan om ansvarighet på grund av *ett* avtal om *transport* 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 *transportavtalet* träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Trots 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 *ska* väckas vid en annan domstol eller att tvisten *ska* hänskjutas till skiljemän.

*Om det inte finns någon 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.

*Första–femte styckena tillämpas inte om något annat följer av artikel 17 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.*

Paragrafen innehåller bestämmelser om vid vilken domstol talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av passagerare eller resgods får väckas. Övervägandena finns i avsnitt 9.

*Sjätte stycket är nytt. Det upplyser om att övriga stycken inte tillämpas om något annat följer av bestämmelserna om domsrätt i Atenkonventionen (artikel 17).*

Eftersom Atenkonventionens bestämmelser om domsrätt ska ha företräde framför vissa unionsrättsliga och internationella bestämmelser av motsvarande innehåll kommer frågan om domsrätt i vissa fall att bestämmas utifrån Atenkonventionens reglering, trots att målet i sak bedöms enligt Atenförordningen.

I de fall svensk domstol är behörig enligt artikel 17 i konventionen kommer frågan om vid vilken domstol i Sverige talan ska väckas alltjämt att bestämmas av förevarande paragraf.

**6 a §** *En dom enligt artikel 17a.2 i 2002 års Atenkonvention förklaras vara verkställbar enligt det förfarande som framgår av 6 § andra–fjärde styckena och verkställas enligt 6 § femte stycket. Det som sägs i 6 § andra stycket 2 om 1992 års ansvarighetskonvention och den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen ska i stället avse 2002 års Atenkonvention.*

*Första stycket tillämpas inte om något annat följer av lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden eller av de unionsrättsakter och internationella instrument som anges i 1 § 1, 3 eller 5 den lagen.*

Paragrafen, som är ny, reglerar förfarandet som tillämpas när en utländsk dom ska förklaras verkställbar enligt Atenkonventionen. Paragrafen reglerar också hur en sådan dom ska verkställas. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Genom hänvisningen i *första stycket* till 6 § andra–fjärde styckena kommer samma förfarande att tillämpas när utländska domar ska förklaras verkställbara enligt Atenkonventionen som för utländska domar om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada. De kommer också, genom hänvisningen till 6 § femte stycket, att verkställas på samma sätt.

I *andra stycket* finns en upplysning om att första stycket inte tillämpas i vissa fall.

## **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods träder i kraft tre månader efter den dag då ratifikationsinstrumentet har deponerats. Det är inte möjligt att ange vilken dag protokollet träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta om när de nya bestämmelserna ska träda i kraft. Bestämmelserna har inte någon retroaktiv verkan. Övervägandena finns i avsnitt 11.

## 13.3 Förslaget till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364)

### **5 kap. Tillsyn**

#### *Inspektion*

**8 a §** Vid en inspektion ska det, om förhållandena inte föranleder *något* annat, kontrolleras om *följande* bevis eller *certifikat* medförs ombord på fartyget:

1. ett bevis enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009),
2. ett certifikat enligt 15 kap. 32 § första stycket sjölagen, eller
3. ett bevis enligt 15 kap. 32 § andra stycket sjölagen.

Vid en hamnstatskontroll ska en kontroll *enligt första stycket 1 och 2* alltid göras.

Paragrafen innehåller bestämmelser om kontroll av skyldigheten att ombord på fartyget medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

Paragrafen ändras så att det vid en inspektion även ska undersökas om befälhavaren har fullgjort skyldigheten att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis ombord på fartyget enligt 15 kap. 32 § sjölagen. Detta gäller alla svenska och utländska fartyg.

Inspektioner är en form av tillsyn som utövas av Transportstyrelsen. Inspektioner görs när Transportstyrelsen finner det motiverat (4 § andra stycket). Vid en inspektion ska en kontroll av certifikatet eller försäkringsbeviset göras, om förhållandena inte föranleder annat. Det



innebär att Transportstyrelsen i vissa fall har möjlighet att underlåta kontrollen, exempelvis när certifikatet eller beviset nyligen kontrollerats. Det gäller dock inte vid en hamnstatskontroll i enlighet med rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll, då en kontroll av att ett certifikat enligt Atenförordningen finns ombord alltid måste göras. Transportstyrelsen kan alltså inte underlåta att kontrollera att ett certifikat enligt 15 kap. 32 § första stycket sjölagen medförs ombord. Detsamma gäller ett bevis enligt 7 kap. 3 § sjölagen.

Bestämmelserna i 17 och 18 §§ om verkställande av tillsynsförrättningar är tillämpliga på inspektionen. Den som verkställer en inspektion eller biträder vid denna har därmed rätt att få tillträde till fartyget samt ta del av de handlingar om fartyget som finns ombord. Redaren och befälhavaren är enligt 20 § andra stycket också skyldiga att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd och de upplysningar som behövs vid inspektionen.

I uppgiften att undersöka om det finns ett certifikat ombord ligger att Transportstyrelsen måste kontrollera att det rör sig om ett certifikat enligt artikel 4a.2 i bilaga I till Atenförordningen. Certifikatet är utfärdat av en behörig myndighet som redan har kontrollerat att den underliggande försäkringsskyldigheten är uppfylld. Behörig myndighet att utfärda certifikat i Sverige är Transportstyrelsen (2 § förordningen om försäkringsbevis för vissa sjöförsäkringar).

När det gäller uppgiften att kontrollera om det finns ett försäkringsbevis ombord måste Transportstyrelsen ta ställning till om den aktuella dokumentationen visar att försäkringsskyldigheten enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Atenförordningen är fullgjord. Därvid ska beaktas de begränsningar i ansvar för skador till följd av terrorhandlingar och krav på krigsförsäkring som gäller dessa transporter enligt 15 kap. 2 § andra stycket 1 och 2 sjölagen. Om dokumentationen uppfyller de krav som ställs på innehållet i ett försäkringsbevis enligt de föreskrifter som meddelats av regeringen med stöd av 15 kap. 32 § tredje stycket sjölagen, kan Transportstyrelsen naturligtvis normalt utgå från att dokumentationen också visar att försäkringsskyldigheten är fullgjord. Om det finns anledning att misstänka t.ex. att uppgifterna inte är riktiga eller giltiga, kan Transportstyrelsen dock behöva gå vidare i sin undersökning. I ett sådant fall kan Transportstyrelsen behöva kontakta utställaren av dokumentationen för att kontrollera hur förhållandena ser ut. Det kan också tänkas att Transportstyrelsen behöver närmare undersöka omständigheter kring utställaren, om misstanken är att utställaren saknar möjlighet att fullgöra sina åtaganden eller om det annars är oklart att försäkringen är tillräcklig.

En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certifikat eller ett försäkringsbevis ombord på fartyget kan dömas till böter (20 kap. 14 a § andra och tredje styckena sjölagen).

Transportstyrelsen har enligt 7 kap. 6 § i denna lag och 6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) getts bemyndigande att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar.

## 6 kap. Inskränkningar i rätten att använda fartyg

### *Förbud mot resa*

2 § Ett fartygs resa får förbjudas om fartyget inte hålls tillgängligt för tillsynsförrättning. *Ett fartygs resa får också förbjudas om det ombord saknar:*

1. ett certifikat som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,

2. ett bevis som det ska ha enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009),

3. ett certifikat som det ska ha enligt 15 kap. 32 § första stycket sjölagen, eller

4. ett bevis som det ska ha enligt 15 kap. 32 § andra stycket sjölagen.

Om det saknade certifikatet enligt första stycket 1 är av sådant slag som avses i 3 § första stycket 2 gäller i stället vad som anges i den paragrafen.

Paragrafen ger möjlighet att förbjuda ett fartygs resa. Överväganden finns i avsnitt 8.3.

Genom ändringarna i paragrafen kan ett fartygs resa förbjudas även i de fall det ombord saknas ett bevis om en försäkring eller en annan betryggande säkerhet enligt 7 kap. 3 § sjölagen, eller ett certifikat eller ett försäkringsbevis enligt 15 kap. 32 § sjölagen. Ett sådant så kallat nyttjandeförbud meddelas av Transportstyrelsen eller av en annan myndighet som regeringen föreskriver (7 § i detta kapitel). Beslutet får förenas med vite (14 §).

Den som bryter mot ett nyttjandeförbud kan dömas till böter eller fängelse i högst ett år (8 kap. 1 § första stycket 1). Om nyttjandeförbudet är förenat med vite, ska den som bryter mot det inte dömas till ansvar (8 kap. 1 § andra stycket).

Om det inte finns tillräckliga skäl att meddela nyttjandeförbud, får Transportstyrelsen i stället förelägga fartygets redare eller ägare att avhjälpa bristen eller uppfylla kravet inom viss tid (11 § i detta kapitel).

### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

De nya bestämmelserna är beroende av ändringar i sjölagen som träder i kraft den dag som regeringen bestämmer. Därför överlämnas det till regeringen att besluta om när de nya bestämmelserna ska träda i kraft. Bestämmelserna har inte någon retroaktiv verkan. Övervägandena finns i avsnitt 11.

## 13.4 Förslaget till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486)

### **Inledande bestämmelse**

1 § Denna lag har till syfte att främja konsumenternas och näringslivets intressen i samband med marknadsföring av produkter och att motverka marknadsföring som är otillbörlig mot konsumenterna och näringsidkare.

Bestämmelser om marknadsföring finns bl.a. i

– lagen (1992:1672) om paketresor,

- tobakslagen (1993:581),
- *sjölagen* (1994:1009),
- lagen (1995:1571) om insättningsgaranti,
- lagen (1996:1006) om anmälningsplikt avseende viss finansiell verksamhet,
- lagen (1996:1118) om marknadsföring av kristallglas,
- lagen (1999:268) om betalningsöverföringar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- lagen (1999:158) om investerarskydd,
- lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster,
- lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet,
- prisinformationslagen (2004:347),
- lagen (2005:59) om distansavtal och avtal utanför affärslokaler,
- försäkringsavtalslagen (2005:104),
- lagen (2005:405) om försäkringsförmedling,
- lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,
- lagen (2010:510) om lufttransporter,
- radio- och tv-lagen (2010:696),
- alkohollagen (2010:1622),
- konsumentkreditlagen (2010:1846),
- lagen (2011:914) om konsumentskydd vid avtal om tidsdelat boende eller långfristig semesterprodukt,
- lagen (2013:1054) om marknadsföring av modersmjölksersättning och tillskottsnäring, och
- lagen (2014:000) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar.

I paragrafen finns bl.a. en lista över lagar som innehåller bestämmelser om marknadsföring. Listan kompletteras med *sjölagen*, enligt vilken marknadsföringslagens bestämmelser ska tillämpas (se föreslagna 34 § *sjölagen*).

## **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Ändringen i marknadsföringslagen är beroende av ändringar i *sjölagen* som träder i kraft den dag som regeringen bestämmer. Därför överlämnas det till regeringen att besluta om när de nya bestämmelserna ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 11.

## **13.5 Lag om ändring i lagen (2013:328) om ändring i *sjölagen* (1994:1009)**

### **9 kap. Om ansvarsbegränsning**

**5 §** 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 250 000 särskilda dragningsrätter (SDR)

multipliserat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 3,02 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1 208 SDR,  
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR, och  
för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den utsträckning de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 604 SDR,  
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 453 SDR, och  
för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 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 som dessa svarar för.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen 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 som bärgaren svarar för.

6. Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

En ändring har gjorts i paragrafen genom lagen (2013:328) om ändring i sjölagen (1994:1009) som träder i kraft den 8 juni 2015.

I denna ändringslag görs samma ändring som i lagen om ändring i sjölagen, se avsnitt 7.2.

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 392/2009

av den 23 april 2009

## om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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 <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 3 februari 2009, och

av följande skäl:

- (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

<sup>(1)</sup> EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> 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).

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<sup>(1)</sup>. Följderna när det gäller avgifter och marknadens möjlighet att erhålla ett försäkringskydd 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<sup>(2)</sup>. Dessa båda bestämmelser kommer därför att utgöra en del av gemenskapens rättsordning när 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<sup>(3)</sup>.
- (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<sup>(4)</sup>, 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.
- (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

a) 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

b) 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.

<sup>(1)</sup> EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(4)</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Genom denna förordning utsträcks vidare dessa bestämmelser 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 transportörens ansvar regleras av artikel 3.3 i Atenkonventionen. Ersättningen ska motsvara återanskaffnings-

värdet av utrustningen i fråga, eller, i förekommande fall, reparationskostnaden.

#### Artikel 5

##### Övergripande ansvarsbegränsning

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 transportören 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<sup>(1)</sup>, ska transportören och/eller den utförande transportören se till att passagerarna får tillräcklig och tydlig information om sina rättigheter enligt denna förordning.

<sup>(1)</sup> EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

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 transportören 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 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 försäkringsskydd 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 <sup>(1)</sup>.

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 befordran till sjöss inom en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 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.

<sup>(1)</sup> EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.



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 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 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 *befordringsavtal* 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 befordringsavtal, eller
  - b) som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbe-  
fordran vilket inte regleras av denna konvention.
5. Med *resgods* förstås varje föremål eller fordon som befordras av transportören enligt ett befordringsavtal med undan-  
tag för
  - a) föremål och fordon som befordras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som främst avser gods-  
befordran, 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 trans-  
portören. 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 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,

(\*) Återges inte.

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 ansvarsbe-gränsning 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 institution, 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 försäkringen 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 egenskap 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 instämde 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 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 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

##### Medvällande

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 överenskommelse 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 befördran.
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 befördran.
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 befördran.
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***Tillägsbestämmelser 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. Räkta 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 uppsåtligt 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 uppsåtligt eller 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 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 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 resgod, 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 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 (\*)

#### Artikel 17a

##### Erkännande och verkställighet (\*)

#### Artikel 18

##### Avtalsbestämmelserns 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 befordringsavtalet blir ogiltigt, utan detta förblir underkastat denna konvention.

(\*) Återges inte.

## 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 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 (\*)**

## 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.
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.

(\*) Återges inte.

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 underrättelsen, 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 godtog.
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 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	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 ska 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

- Om så önskas kan uppgiften om utfärdande stat även innehålla en hänvisning till behörig offentlig myndighet.
- Om flera personer tillhandahåller säkerhet ska det för var och en anges vilket belopp personen tillhandahåller.
- Om flera slags säkerheter ställs ska dessa anges.
- Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges från vilken dag säkerheten gäller.
- Under adressen på försäkringsgivaren 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 resgods, 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 ändringar 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.

## TILLÄGG A

**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 avfyrmingsmekanismen 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 uppsägnings-tiden löper ut, dock endast för händelser som inträffat därefter.

Datum:

Utfärdat av:

War Risks, Inc

[Adress]

.....

Ombud för endast War Risks, Inc.

Försäkringsgivarens 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 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 3 månaders 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:

PANDI P&I

[Adress]

.....

Ombud endast för PANDI P&I

Försäkringsgivarens 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	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 till och med .....

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i .....

(statens fullständiga namn)

ELLER

När en fördragsslutande part tillämpar artikel 4a.3 ska 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 i den stat där certifikatet är utfärdat.
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 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.

---

## 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

(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 befodringsavtal 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 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 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. Denna konvention skall tillämpas på varje internationell befordran om:
  - a) fartyget för en fördragsslutande stats flagga eller är registrerat i en fördragsslutande stat, eller
  - b) befordringsavtalet har träffats i en fördragsslutande stat, eller
  - c) 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 befordran är underkastad ansvarsbestämmelserna i en annan internationell konvention som avser befordran av passagerare eller resgoods 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 institution, 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. Bilaga 2

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 försäkringen 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 egenskap 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 tillerkänns 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 instämnda 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 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 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.

Bilaga 2

#### *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 befördran.
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 befördran.
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 befördran.
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 valutans 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 generalsekretären 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 anlitar 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 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 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 anlitas för befordran
  - 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 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 skadeståndsfördringar**

1. Skadeståndsfördringar 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*

#### **Domsrätt**

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 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 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 ska tillämpas på kommersiell befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet enligt ett befordringsavtal 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.

[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.
  1. 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.

**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 behörighetsfördelningen 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**

Bilaga 2

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 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.
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 underrättelsen, 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 godtog. Bilaga 2
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.

**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	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)



## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/20/EG

av den 23 april 2009

## om fartygsägares 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 <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>,

av följande skäl:

- (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 <sup>(4)</sup>.
- (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 sjöfartsor-

ganisationen 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) <sup>(5)</sup> 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 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 fartygsägares 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.

<sup>(1)</sup> EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> EUT L 255, 30.9.2005, s. 11.

<sup>(5)</sup> Se sidan 57 i detta nummer av EUT.

## 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.
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 överträdelser 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.
-



# Sammanfattning av betänkandet Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt (SOU 2012:8)

## Utredningens förslag

Utredningen lämnar i betänkandet förslag till de författningsändringar och andra åtgärder som behövs när den EU-rättsliga Atenförordningen<sup>1</sup> 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 Atenkonvention<sup>2</sup> 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.

## 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

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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.

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.

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 anförtrodd 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 ekonomiskt 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 utom-obligatoriskt 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 2027/97<sup>3</sup> 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 marknadsstörningsavgift, 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 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

<sup>3</sup> 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).

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 rådsbeslut<sup>4</sup> 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-förordningen<sup>5</sup> om behörig domstol har företrädare framför konventionens bestämmelser tills en medlemsstat ansluter sig. Efter en anslutning har konventionen företrädare. Mot bakgrund av det anförda förslår utredningen att det ska 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 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

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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).



Danmark om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område<sup>6</sup>. 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.

<sup>6</sup> 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.

# Betänkandets lagförslag

## 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.

*Nuvarande lydelse*

*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 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

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 §§. *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.

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.

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.

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 befektare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen 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 §.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen 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
- avtalsvilkors 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 sjöss<sup>1</sup>. 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 *godsbefordran*,

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 *godsbefordran*, 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.

#### **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 *godstransport*, 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.

<sup>1</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

***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 bestämelseorten. 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.

## 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 bestämelseorten. Transportören ska även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.*

Resgods får inte *transporteras* på däck.

## 5 §

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

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

## 6 §

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

*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

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.

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 innan resan börjar.

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 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 försum-

## 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 *bortfraktaren* 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.

*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*, 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* uppehälle och bära kostnaden för detta.

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 *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 underrättats 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*

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 sjöss<sup>2</sup>.*

*18 §*

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

<sup>2</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

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 marknadsstörningsavgift. 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

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 skadan har vållats genom fel eller försummelse av *honom* eller någon som *han* svarar för. *Detsamma gäller skada till följd av att resgodset försenas*, även om förseningen inte beror på en

*gälla i fråga om ansvarighet på transportörens sida i andra fall än de som avses i 17–21 §§.*

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

händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämelseorten.

*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.*

#### 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

#### 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.

#### 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 §.

*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

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*.

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 *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*.

## 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 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)*.

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

I fråga om handresgoods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *bortfraktaren*

35 §

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om *transport* av passagerare och resgoods 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 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 handresgoods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *transportören* förbehålla sig frihet från



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*.

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

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

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,*

7. fordran på ersättning på grund av att resgoods 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,*

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 dispaschör, 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

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

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 föreskrifter 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.

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 ogiltighet av avtalsvillkor 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 uppsåtligen 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 sjöss<sup>3</sup> eller enligt 15 kap. 18 § första stycket, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*En befälhavare som uppsåtligen 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.

<sup>3</sup> 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 promemoria<sup>4</sup>*

*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 sjöss<sup>5</sup> 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.*

### **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*

*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*

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

*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.*

*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 sjöss<sup>6</sup> 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 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*

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.

<sup>6</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

*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 sjöss<sup>7</sup>.*

*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.

<sup>7</sup> 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)<sup>8</sup>

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 promemoria<sup>9</sup>*

*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.<sup>10</sup>*

*En ansökan om ett certifikat 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*

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> 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*.

<sup>10</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

*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 försäkringsgivaren 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.*

## 1.4 Förslag till förordning om ändring i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)<sup>11</sup>

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 promemoria<sup>12</sup>*

*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 sjöss<sup>13</sup> 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.*

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

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.

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 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.

---

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.

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.

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

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 sam-*

4 a §

*I förhållande till en fördrags-  
slutande 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 för-  
dragslutande stat:*

*1. domstol i den stat där sva-  
randen är varaktigt bosatt eller  
har sin huvudsakliga rörelse,*

*2. domstol för avgångs- eller  
bestämmelseorten enligt transport-  
avtalet,*

*3. domstol i den stat där käranden  
har sitt hemvist eller är varaktigt  
bosatt, om svaranden har ett  
driftställe för sin rörelse i den  
staten och är underkastad dess  
doms rätt, eller*

*4. domstol i den stat där trans-  
portavtalet ingicks, om svaranden  
har ett driftställe för sin rörelse i  
den staten och är underkastad dess  
doms rätt.*

*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*

<sup>14</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 24–46.

*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 område<sup>15</sup>. 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 område<sup>16</sup>.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>15</sup> EGT 2001 L 12/1.

<sup>16</sup> 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)<sup>17</sup>

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 fördragsslutande stat till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods* 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.

<sup>17</sup> Den föreslagna lydelsen utgår ifrån lydelsen enligt författningsförslag 1.3 i detta betänkande.

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av Hovrätten för Västra Sverige, Göteborgs tingsrätt, Justitiekanslern, Domstolsverket, Rikspolisstyrelsen, Konsumentverket, Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Finansinspektionen, Stockholms universitet (Institutet för sjö- och annan transporträtt, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Sveriges dispaschör, Regelrådet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Redareförening, Sjöassuradörernas förening (Svensk Försäkring), Sjöbefälsföreningen, Skärgårdsredarna, Svenska sjörättsföreningen, Sveriges fiskares riksförbund och Sveriges Ångfartygs Assuransförening (The Swedish Club).

Svenskt Näringsliv, Svenska Bankföreningen, Näringslivets transportråd, SEKO-Sjöfolk, Sjöfartsforum, Sveriges Skeppsmäklareförening och Sweboat har avstått från att yttra sig.

Yttrande har också inkommit från International Group of P&I Clubs.



## Förteckning över remissinstanserna (Ds 2013:44)

Bilaga 7

Efter remiss har yttranden över promemorian lämnats av Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Marknadsdomstolen, Domstolsverket, Myndigheten för handikappolitisk samordning, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, Lunds tekniska högskola, Boverket, Trafikverket, Trafikanalys, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Diskrimineringsombudsmannen, Konsumentverket, Konkurrensverket, Allmänna reklamationsnämnden, Regelrådet, Branschföreningen Tågoperatörerna Handikappförbunden, Hörselskadades Riksförbund, Jernhusen AB, Jönköpings Länstrafik, LO, Regionförbundet Södra Småland, Resenärsforum, Riksfärdtjänsten i Sverige AB, Samtrafiken i Sverige AB, SJ AB, Skånetrafiken, Storstockholms lokaltrafik, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Redareförening, SWEREF Skärgårdsredarna, Synskadades Riksförbund, TCO, Värmlandstrafik samt Västtrafik.

Elöverkänsligas Riksförbund, Keolis Sverige AB, Lika Unika, Nätverket unga för tillgänglighet (NUFT), SEKO Trafik, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Tågkompaniet AB, Svenska Färdtjänstförening, Swebus Express AB samt Veolia Transport Sverige AB har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.

Yttrande har dessutom avgetts av Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR).

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 593/2008

av den 17 juni 2008

## om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 61 c och artikel 67.5 andra strecksatsen,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Gemenskapen har satt som mål att bevara och utveckla ett område med frihet, säkerhet och rättvisa. I syfte att gradvis upprätta ett sådant område bör gemenskapen besluta om åtgärder rörande civilrättsligt samarbete med gränsöverskridande följd i den mån de behövs för att den inre marknaden ska fungera väl.
- (2) Enligt artikel 65 b i fördraget ska dessa åtgärder omfatta främjande av förenligheten mellan tillämpliga bestämmelser i medlemsstaterna om lagkonflikter och om domstolars behörighet.
- (3) Europeiska rådet uttryckte vid sitt möte i Tammerfors den 15 och 16 oktober 1999 sitt stöd för principen om ömsesidigt erkännande av domar och andra avgöranden av rättsliga myndigheter och såg detta som en hörnsten i det rättsliga samarbetet på det civilrättsliga området samt uppmanade rådet och kommissionen att anta ett åtgärdsprogram för att genomföra den principen.
- (4) Den 30 november 2000 antog rådet ett gemensamt åtgärdsprogram för kommissionen och rådet **för genomförande av principen om ömsesidigt erkännande av domar på privaträttens område** <sup>(3)</sup>. I programmet identifieras åtgärder som rör harmonisering av lagvalsregler som åtgärder som underlättar ömsesidigt erkännande av domar.
- (5) I Haagprogrammet <sup>(4)</sup>, som Europeiska rådet antog den 5 november 2004, uppmanades till fortsatt aktivt arbete med lagvalsreglerna för avtalsförpliktelser ("Rom I").

- (6) Om den inre marknaden ska fungera väl, måste medlemsstaternas lagvalsregler leda till att domstolarna i varje medlemsstat tillämpar samma lands lag, oavsett var talan har väckts, i syfte att göra det lättare att förutse hur en tvist kommer att lösas, öka rättssäkerheten och främja fri rörlighet för domar.
- (7) Denna förordnings materiella tillämpningsområde och bestämmelser bör överensstämma med rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område <sup>(5)</sup> ("Bryssel I") och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser <sup>(6)</sup> ("Rom II").
- (8) Familjeförhållanden bör omfatta förhållanden mellan föräldrar och barn, mellan makar, mellan besvägrade samt mellan släktingar på sidolinjen. Hänvisningen i artikel 1.2 till förhållanden som har samma verkan som äktenskap och andra familjeförhållanden bör tolkas i enlighet med lagen i den medlemsstat där talan väcks.
- (9) Förpliktelser som följer av växlar, checkar, löpande skuldebrev och andra negotiabla värdepapper bör också omfatta fraktsedlar i den utsträckning som förpliktelserna enligt fraktsedeln följer av dess negotiabla karaktär.
- (10) Förpliktelser som har sin grund i diskussioner som föregår ingåendet av ett avtal omfattas av artikel 12 i förordning (EG) nr 864/2007. Sådana förpliktelser bör således inte omfattas av den här förordningens tillämpningsområde.
- (11) Parternas frihet att välja tillämplig lag bör utgöra en av hörnstenarna för systemet av lagvalsregler för avtalsförpliktelser.
- (12) En överenskommelse mellan parterna om att överföra exklusiv behörighet till en eller flera domstolar i en medlemsstat för att lösa avtalstvister bör utgöra en av de faktorer som bör tas i beaktande vid avgörandet av huruvida ett lagval klart framgår.
- (13) Denna förordning hindrar inte parterna från att i sitt avtal hänvisa till en annan lag än en stats lag eller till en internationell konvention.

<sup>(1)</sup> EUT C 318, 23.12.2006, s. 56.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2007 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 5 juni 2008.

<sup>(3)</sup> EGT C 12, 15.1.2001, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT C 53, 3.3.2005, s. 1.

<sup>(5)</sup> EGT L 12, 16.1.2001, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

<sup>(6)</sup> EUT L 199, 31.7.2007, s. 40.

- (14) Om gemenskapen i en lämplig rättsakt skulle anta regler inom den materiella avtalsrätten, inklusive standardformuleringar och standardvillkor, kan det där fastställas att parterna får välja dessa regler som tillämplig lag.
- (15) När ett lagval har gjorts och alla andra omständigheter av betydelse i det aktuella fallet föreligger i ett annat land än i det land vars lag har valts, bör lagvalet inte hindra tillämpningen av sådana lagregler i det landet som inte kan avtalas bort. Denna bestämmelse bör tillämpas oavsett om det vid valet av lag också har avtalats om behörighet för en domstol eller inte. Eftersom avsikten inte är att göra någon ändring i sak i förhållande till artikel 3.3 i 1980 års konvention om tillämplig lag för avtalsförpliktelser<sup>(1)</sup> ("Romkonventionen") bör ordalydelsen i den här förordningen i möjligaste mån anpassas till artikel 14 i förordning (EG) nr 864/2007.
- (16) För att bidra till denna förordnings övergripande mål, dvs. rättssäkerhet i det europeiska rättsområdet, bör lagvalsreglerna vara mycket förutsebara. En domstol bör dock ha en viss frihet att avgöra vilken lag som har starkast anknytning till den aktuella situationen.
- (17) När det gäller frågan om tillämplig lag när inget lagval har gjorts, bör begreppen "utförande av tjänster" och "försäljning av varor" tolkas på samma sätt som vid tillämpning av artikel 5 i förordning (EG) nr 44/2001 i den mån försäljning av varor och utförande av tjänster omfattas av den förordningen. Franchise- och distributionsavtal omfattas av särskilda regler trots att de är tjänsteavtal.
- (18) När det gäller frågan om tillämplig lag när inget lagval har gjorts, bör multilaterala system vara system inom vilka handel bedrivs, t.ex. reglerade marknader och multilaterala handelsplattformar enligt artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/39/EG av den 21 april 2004 om marknader för finansiella instrument<sup>(2)</sup>, oavsett om dessa är beroende av en central motpart eller ej.
- (19) När något faktiskt lagval inte har gjorts, bör tillämplig lag fastställas i enlighet med den regel som har fastställts för avtalstypen i fråga. Om avtalet inte kan hänföras till någon av de fastställda avtalstyperna, eller om dess enskilda delar omfattas av fler än en av de fastställda typerna, bör tillämplig lag vara lagen i det land där den part som ska utföra avtalets karakteristiska prestation har sin vanliga vistelseort. Om avtalet består av en samling rättigheter och skyldigheter som kan omfattas av fler än en av de fastställda avtalstyperna, bör avtalets karakteristiska prestation fastställas med hänsyn till dess tyngdpunkt.
- (20) Om det klart framgår att avtalet uppenbart har en närmare anknytning till ett annat land än det som anges i artikel 4.1 och 4.2 bör en skyddsklausul ange att lagen i det andra landet ska tillämpas. För att kunna fastställa det landet bör hänsyn bland annat tas till om det aktuella avtalet har en mycket nära koppling till ett eller flera andra avtal.
- (21) Om inget lagval har gjorts och tillämplig lag inte kan fastställas vare sig på grundval av det faktum att avtalet kan hänföras till någon av de fastställda typerna eller som lagen i det land där den part som ska utföra avtalets karakteristiska prestation har sin vanliga vistelseort, bör avtalet omfattas av lagen i det land med vilket det har starkast anknytning. För att kunna fastställa det landet bör hänsyn tas bland annat till om det aktuella avtalet har en mycket nära koppling till ett eller flera andra avtal.
- (22) När det gäller tolkningen av godstransportavtal avses ingen materiell ändring i förhållande till artikel 4.4 tredje meningen i Romkonventionen. Av detta följer att certepartier för en enstaka resa och andra avtal vilkas huvudsyfte är transport av gods bör anses utgöra avtal om godstransport. I denna förordning bör med "avsändare" avses varje person som ingår ett transportavtal med transportören, och med "transportör" den avtalspart som åtar sig att transportera varorna, vare sig han eller hon själv utför transporten eller ej.
- (23) När det gäller avtal som har ingåtts med parter som anses vara svagare, bör dessa parter skyddas med hjälp av lagvalsregler som är mer gynnsamma för dessa parter intressen än de allmänna reglerna.
- (24) I fråga om konsumentavtal bör lagvalsregeln göra det möjligt att minska utgifterna för att lösa tvister i dessa ärenden, som ofta rör små belopp, och ta hänsyn till utvecklingen av ny teknik för distansförsäljning. För att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 44/2001 bör man dels låta begreppet "riktad verksamhet" vara ett villkor för tillämpningen av konsumentskyddsregeln, dels se till att begreppet tolkas på samma sätt i förordning (EG) nr 44/2001 och den här förordningen genom att hänvisa till ett gemensamt uttalande från rådet och kommissionen om artikel 15 i förordning (EG) nr 44/2001 där det anges att det för att artikel 15.1 c ska kunna tillämpas "inte räcker med att ett företag riktar sin verksamhet till den medlemsstat där konsumenten har hemvist, eller till flera medlemsstater bland vilka den staten ingår, utan dessutom måste ett avtal ha ingåtts inom ramen för denna verksamhet." I uttalandet anges även att "det inte räcker med att en webbplats är tillgänglig för att artikel 15 ska kunna tillämpas, men en omständighet att beakta är om denna webbplats ger möjlighet att ingå distansavtal och om ett sådant distansavtal också faktiskt har ingåtts på ett eller

(1) EUT C 334, 30.12.2005, s. 1.

(2) EUT L 145, 30.4.2004, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2008/10/EG (EUT L 76, 19.3.2008, s. 33).

annat sätt. Därvid är det språk eller den valuta som används på en webbplats ingen relevant faktor”.

- (25) Konsumenten bör skyddas av sådana regler i det land där han eller hon har sin vanliga vistelseort som inte kan avtalas bort, förutsatt att avtalet har ingåtts som ett resultat av att näringsidkaren bedriver sin affärsverksamhet eller yrkesverksamhet i landet i fråga. Samma skydd bör garanteras om näringsidkaren, i de fall där han inte bedriver sin affärsverksamhet eller yrkesverksamhet i det land där konsumenten har sin vanliga vistelseort, på något sätt riktar sådan verksamhet till det landet eller till flera länder, däribland det landet, och avtalet ingås som en följd av sådan verksamhet.
- (26) Vid tillämpningen av denna förordning bör finansiella tjänster, såsom investeringstjänster och investeringsverksamhet och sidotjänster som en näringsidkare tillhandahåller en konsument, enligt definitionen i avsnitten A och B i bilaga I i direktiv 2004/39/EG, samt avtal för försäljning av andelar i företag för kollektiva investeringar, oavsett om de omfattas av rådets direktiv 85/611/EEG av den 20 december 1985 om samordning av lagar och andra författningar som avser företag för kollektiva investeringar i överlåtbara värdepapper (fondföretag)<sup>(1)</sup>, omfattas av artikel 6 i den här förordningen. När en hänvisning görs till villkoren för emittering, erbjudande till allmänheten och anbud om övertagande av överlåtbara värdepapper och för tecknande eller inlösning av andelar i företag för kollektiva investeringar, bör dessa hänvisningar följaktligen inbegripa alla de aspekter som binder emittenten eller anbudsgivaren till konsumenten, men bör inte inbegripa frågor som berör tillhandahållandet av finansiella tjänster.
- (27) Olika undantag bör göras från den allmänna lagvalsregeln i fråga om konsumentavtal. Enligt ett sådant undantag bör den allmänna regeln inte gälla avtal om sakrätt till fast egendom eller hyresrätt till sådan egendom, såvida inte avtalet gäller rätten att använda fast egendom på tidsdelningsbasis i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/47/EG av den 26 oktober 1994 om skydd för köparna vad avser vissa aspekter i avtal om nyttjanderätten till fast egendom på tidsdelningsbasis<sup>(2)</sup>.
- (28) Det är viktigt att säkerställa att rättigheter och skyldigheter som utgör ett finansiellt instrument inte omfattas av den allmänna regel som gäller för konsumentavtal, eftersom detta kan medföra att skilda lagar tillämpas på vart och ett av de utfärdade instrumenten, varigenom deras art ändras och fungibel handel med och fungibelt utbud av dessa instrument förhindras. På samma sätt behöver det avtalsförhållande som upprättas mellan emittenten eller anbudsgivaren och den som tecknar sig för instrumentet inte nödvändigtvis omfattas av de bindande reglerna om

tillämpning av lagen i det land där kunden har sin vanliga vistelseort, eftersom det bör säkerställas att villkoren för en emittering eller ett anbud är enhetliga. Detta resonemang bör också tillämpas på de multilaterala system som omfattas av artikel 4.1 h, för vilka det bör säkerställas att den lag som gäller i det land där konsumenten har sin vanliga vistelseort inte strider mot de regler som gäller för avtal som har ingåtts inom ramen för sådana system eller med operatören av sådana system.

- (29) När det i denna förordning hänvisas till rättigheter och skyldigheter som utgör villkoren för emittering, erbjudande till allmänheten eller anbud om övertagande av överlåtbara värdepapper, och för tecknande eller inlösning av andelar i företag för kollektiva investeringar, bör dessa hänvisningar inbegripa villkoren för bland annat tilldelning av värdepapper eller andelar, rättigheter i fall av överteckning, återkallelserätter och liknade frågor relaterade till anbudet, samt de frågor som avses i artiklarna 10, 11, 12 och 13, så att det säkerställs att alla de relevanta avtalsaspekter av ett anbud som binder emittenten eller anbudsgivaren till konsumenten regleras i en enda lag.
- (30) Med finansiella instrument och överlåtbara värdepapper avses i denna förordning finansiella instrument och överlåtbara värdepapper enligt definitionen i artikel 4 i direktiv 2004/39/EG.
- (31) Ingenting i denna förordning bör hindra funktionen för ett formellt arrangemang utformat som ett system enligt artikel 2 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/26/EG av den 19 maj 1998 om slutgiltig avveckling i system för överföring av betalningar och värdepapper<sup>(3)</sup>.
- (32) Med tanke på transportavtalens och försäkringsavtalens särskilda egenskaper bör det finnas särskilda bestämmelser som säkerställer en lämplig skyddsnivå för passagerare och försäkringstagare. Artikel 6 bör därför inte tillämpas i samband med dessa särskilda avtal.
- (33) Om ett försäkringsavtal som inte täcker en stor risk täcker mer än en risk, av vilka minst en föreligger i en medlemsstat och minst en i ett tredjeland, bör de särskilda bestämmelserna om försäkringsavtal i denna förordning endast tillämpas på den risk eller de risker som finns i den eller de relevanta medlemsstaterna.
- (34) Regeln om individuella anställningsavtal bör inte påverka tillämpningen av internationellt tvingande regler i utstationeringslandet i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT L 375, 31.12.1985, s. 3. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/18/EG (EUT L 76, 19.3.2008, s. 42).

<sup>(2)</sup> EGT L 280, 29.10.1994, s. 83.

<sup>(3)</sup> EGT L 166, 11.6.1998, s. 45.

<sup>(4)</sup> EGT L 18, 21.1.1997, s. 1.

- (35) Arbetstagare bör inte förvägras det skydd som de erbjuds genom bestämmelser från vilka undantag inte får göras genom avtal, eller från vilka undantag får göras endast till deras fördel.
- (36) För individuella anställningsavtal gäller dessutom att utförandet av arbete i ett annat land bör anses som tillfälligt om arbetstagaren förväntas återuppta sitt arbete i ursprungslandet efter att ha utfört sin uppgift i utlandet. Att ett nytt arbetsavtal sluts med den ursprunglige arbetsgivaren eller en arbetsgivare som tillhör samma företagsgrupp som den ursprunglige arbetsgivaren bör inte hindra att arbetstagaren anses tillfälligtvis utföra sitt arbete i ett annat land.
- (37) Allmänintresset motiverar att medlemsstaternas domstolar i vissa undantagsfall bör få möjlighet att tillämpa undantag genom att åberopa grunderna för rättsordningen ("public policy") och internationellt tvingande regler. Begreppet "internationellt tvingande regler" bör skiljas från uttrycket "bestämmelser som inte får avtalas bort", och bör tolkas mer restriktivt.
- (38) Vid frivillig överlåtelse av fordran bör begreppet "förhållande" klargöra att artikel 14.1 även gäller egendomsaspekterna av en överlåtelse mellan överlåtaren och förvärvaren i rättsordningar där sådana aspekter behandlas separat från aspekterna i lagbestämmelser om avtalsförpliktelser. Begreppet "förhållande" bör inte uppfattas så att det avser varje tänkbart förhållande som kan föreligga mellan överlåtaren och förvärvaren. Framför allt är det inte avsett att omfatta prejudiciella frågor om frivillig överlåtelse av fordran eller avtalsenlig subrogation. Begreppet bör strikt begränsas till aspekter med direkt relevans för den frivilliga överlåtelse av fordran eller avtalsenliga subrogation som avses.
- (39) Av rättssäkerhetsskäl bör man ge en tydlig definition av begreppet "vanlig vistelseort", särskilt för bolag, föreningar och andra juridiska personer. I motsats till artikel 60.1 c i förordning (EG) nr 44/2001 som innehåller tre kriterier bör lagvalsregeln begränsas till ett enda kriterium; annars skulle parterna inte kunna förutse vilken lag som är tillämplig i deras fall.
- (40) Man bör undvika fördelning på flera instrument av lagvalsregler och oförenlighet mellan sådana regler. Genom denna förordning utesluts emellertid inte möjligheten att införa lagvalsregler för avtalsförpliktelser i gemenskapsrättsliga bestämmelser när det gäller särskilda frågor.
- Denna förordning bör emellertid inte påverka tillämpningen av andra instrument som fastställer bestämmelser avsedda att bidra till att den inre marknaden fungerar väl, i den mån de inte kan tillämpas tillsammans med den lag som anvisas genom reglerna i förordningen. Tillämpningen av bestämmelser i den tillämpliga lag som anvisas i denna förordning bör inte begränsa den fria rörligheten för varor och tjänster såsom den regleras av gemenskapsinstrument, exempelvis Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel på den inre marknaden ("direktiv om elektronisk handel")<sup>(1)</sup>.
- (41) Respekten för medlemsstaternas internationella åtaganden innebär att denna förordning inte bör påverka internationella konventioner som en eller flera medlemsstater är anslutna till vid den tidpunkt då denna förordning antas. För att göra reglerna mer tillgängliga bör kommissionen, på grundval av uppgifter från medlemsstaterna, offentliggöra en förteckning över de konventioner det rör sig om i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (42) Kommissionen kommer att lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om förfaranden och villkor i enlighet med vilka medlemsstaterna, i enskilda undantagsfall och avseende sektorsfrågor, ska ha rätt att för egen del med tredjeländer förhandla om och ingå avtal som innehåller bestämmelser om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.
- (43) Eftersom målet för denna förordning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av förordningens 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.
- (44) I enlighet med artikel 3 i det till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen fogade protokollet om Förenade kungarikets och Irlands ställning har Irland meddelat sin önskan att delta i antagandet och tillämpningen av denna förordning.
- (45) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i det till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen fogade protokollet om Förenade kungarikets och Irlands ställning, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i det protokollet, deltar Förenade kungariket inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig i Förenade kungariket.
- (46) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i det till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen fogade protokollet om Danmarks ställning deltar Danmark inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig i Danmark.

(1) EGT L 178, 17.7.2000, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

Artikel 1

**Materiellt tillämpningsområde**

1. Denna förordning ska tillämpas på avtalsförpliktelser på privaträttens område i situationer som innebär lagkonflikt.

Den ska i synnerhet inte tillämpas på skattefrågor, tullfrågor och förvaltningsrättsliga frågor.

2. Denna förordning är inte tillämplig på

- a) frågor som rör fysiska personers rättsliga status, rättskapacitet eller rättshandlingsförmåga, om inte annat följer av artikel 13,
- b) förpliktelser som har sin grund i familjeförhållanden och förhållanden som enligt den lag som är tillämplig på sådana förhållanden har samma verkan, inbegripet underhållsskyldighet,
- c) förpliktelser som har sin grund i makars förmögenhetsförhållanden, förmögenhetsförhållanden i förhållanden som enligt den lag som är tillämplig på sådana förhållanden har samma verkan som äktenskap samt arv och testamente,
- d) förpliktelser som har sin grund i växlar, checkar, löpande skuldebrev och andra negotiabla värdepapper, i den utsträckning som förpliktelserna enligt sådana andra värdepapper följer av deras negotiabla karaktär,
- e) skiljedomsavtal och avtal om val av domstol,
- f) frågor som underkastas lagreglerna om bolag, föreningar och andra juridiska personer, såsom frågor om deras upprättande genom registrering eller på annat sätt, deras rättskapacitet, interna organisation eller upplösning samt om personligt ansvar för delägare eller medlemmar och organ i denna egenskap för bolagets, föreningens eller den juridiska personens förpliktelser,
- g) frågan om en mellanman kan binda en huvudman eller om ett organ för ett bolag eller en annan juridisk person kan binda ett bolag, en förening eller en juridisk person i förhållande till tredje man,
- h) bildande av truster och förhållandet mellan instiftare, trustförvaltare och förmånstagare,
- i) förpliktelser som har sin grund i de förhandlingar som föregick ingåendet av avtalet,

- j) försäkringsavtal som uppstår genom verksamhet som bedrivs av andra organisationer än företag som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/83/EG av den 5 november 2002 om livförsäkring <sup>(1)</sup> som har till ändamål att tillhandahålla förmåner för anställda eller självständiga näringsidkare, som är knutna till ett företag eller grupp av företag eller till en viss bransch eller grupp av branscher, i händelse av dödsfall eller överlevnad eller vid nedläggning eller inskränkning av verksamhetskällan, eller vid arbetsrelaterad sjukdom eller arbetsolyckor.

3. Denna förordning ska inte tillämpas på bevisfrågor och processuella frågor, om inte annat följer av artikel 18.

4. I denna förordning avses med "medlemsstat" alla medlemsstater som omfattas av förordningen. I artikel 3.4 och artikel 7 avses emellertid samtliga medlemsstater.

Artikel 2

**Universell tillämpning**

Den lag som anvisas i denna förordning ska tillämpas även om det är lagen i en icke-medlemsstat.

KAPITEL II

**ENHETLIGA REGLER**

Artikel 3

**Lagval genom avtal**

1. På ett avtal tillämpas den lag som parterna har valt. Lagvalet ska vara uttryckligt eller klart framgå av avtalsvillkoren eller av övriga omständigheter. Genom sitt val kan parterna ange tillämplig lag för hela avtalet eller för endast en del av det.

2. Parterna kan när som helst komma överens om att en annan lag ska vara tillämplig på avtalet än den lag som det tidigare var underkastat, antingen till följd av ett tidigare val enligt denna artikel eller till följd av andra bestämmelser i denna förordning. En ändring i valet av tillämplig lag som görs av parterna efter avtalsslutet påverkar inte avtalets giltighet till formen enligt artikel 11 och försämrar inte heller tredje mans rättigheter.

3. Om alla andra omständigheter av betydelse vid tidpunkten för lagvalet föreligger i ett annat land än det vars lag har valts, får inte parternas val hindra tillämpningen av sådana lagregler i det andra landet som inte kan avtalas bort.

4. Om alla andra omständigheter av betydelse vid tidpunkten för lagvalet föreligger i en eller flera medlemsstater, får inte

<sup>(1)</sup> EGT L 345, 19.12.2002, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2008/19/EG (EUT L 76, 19.3.2008, s. 44).

parternas val av annan tillämplig lag än en medlemsstats lag hindra tillämpningen av sådana regler i gemenskapsrätten, i förekommande fall med den tillämpning som görs i domstolsmedlemsstaten, som inte kan avtalas bort.

5. Frågor om förekomsten och giltigheten av parternas samtycke till att en viss lag ska vara tillämplig avgörs enligt bestämmelserna i artiklarna 10, 11 och 13.

#### Artikel 4

##### Tillämplig lag i avsaknad av parternas lagval

1. I den utsträckning tillämplig lag för avtalet inte har valts i enlighet med artikel 3 och utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 5–8, ska den lag som gäller för avtalet fastställas på följande sätt:

- a) Avtal om köp av varor ska vara underkastade lagen i det land där säljaren har sin vanliga vistelseort.
- b) Tjänsteavtal ska vara underkastade lagen i det land där tjänsteleverantören har sin vanliga vistelseort.
- c) Avtal som avser sakrätt till fast egendom eller hyra av fast egendom ska vara underkastade lagen i det land där egendomen är belägen.
- d) Utan hinder av vad som sägs i led c ska avtal om hyra av fast egendom för tillfälligt personligt bruk i högst sex månader i följd vara underkastade lagen i det land där hyresvärden har sin vanliga vistelseort, förutsatt att hyresgästen är en fysisk person som har sin vanliga vistelseort i samma land.
- e) Franchiseavtal ska vara underkastade lagen i det land där franchisetagaren har sin vanliga vistelseort.
- f) Distributionsavtal ska vara underkastade lagen i det land där distributören har sin vanliga vistelseort.
- g) Auktionsförsäljningsavtal ska vara underkastade lagen i det land där auktionen äger rum, om detta kan fastställas.
- h) Avtal som har ingåtts i ett multilateralt system vilket sammanför eller möjliggör sammanförandet av flera köp- och säljintressen i finansiella instrument från tredje man enligt definitionen i artikel 4.1.17 i direktiv 2004/39/EG, i enlighet med icke skönmässiga regler och enligt en enda lag, ska regleras genom denna lag.

2. Om avtalet inte omfattas av punkt 1 eller om delarna i avtalet skulle omfattas av fler än ett av leden a–h i punkt 1, ska avtalet vara underkastat lagen i det land där den part som ska utföra avtalets karakteristiska prestation har sin vanliga vistelseort.

3. Om det framgår av alla omständigheter i fallet att avtalet uppenbart har en närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkterna 1 och 2, ska lagen i det andra landet tillämpas.

4. Om inte tillämplig lag kan fastställas enligt punkt 1 eller 2 ska avtalet vara underkastat lagen i det land till vilket det har närmast anknytning.

#### Artikel 5

##### Transportavtal

1. I den utsträckning tillämplig lag för avtal om godstransport av varor inte har valts i enlighet med artikel 3, ska lagen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort tillämpas, förutsatt att platsen för varornas mottagande eller leverans eller avsändarens vanliga vistelseort också är belägen i det landet. Om dessa villkor inte är uppfyllda ska tillämplig lag vara lagen i det land där den plats för varornas leverans som parterna kommit överens om är belägen.

2. I den utsträckning tillämplig lag för ett avtal om persontransport inte har valts av parterna i enlighet med andra stycket, ska den tillämpliga lagen vara lagen i det land där passageraren har sin vanliga vistelseort, förutsatt att avgångsorten eller bestämmelseorten också är belägen i det landet. Om dessa villkor inte är uppfyllda ska lagen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort tillämpas.

Parterna får som tillämplig lag för ett avtal om persontransport enligt artikel 3 endast välja lagen i det land där

- a) passageraren har sin vanliga vistelseort, eller
- b) transportören har sin vanliga vistelseort, eller
- c) transportören har sitt huvudkontor, eller
- d) avgångsorten är belägen, eller
- e) bestämmelseorten är belägen.

3. Om det, i avsaknad av lagval, framgår av alla omständigheter i fallet att avtalet uppenbart har en närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkterna 1 och 2, ska lagen i detta andra land tillämpas.

#### Artikel 6

##### Konsumentavtal

1. Avtal som ingås av en fysisk person för ändamål som kan anses ligga utanför hans eller hennes näringsverksamhet ("konsumenten"), med en annan person som agerar inom ramen för sin näringsverksamhet ("näringsidkaren"), ska utan att det

påverkar tillämpningen av artiklarna 5 och 7 vara underkastade lagen i det land där konsumenten har sin vanliga vistelseort, under förutsättning att näringsidkaren

- a) bedriver sin affärsverksamhet eller yrkesverksamhet i det land där konsumenten har sin vanliga vistelseort, eller
- b) på något sätt riktar sådan verksamhet till det landet eller till flera länder, inbegripet det landet,

och avtalet faller inom ramen för sådan verksamhet.

2. Utan hinder av vad som anges i punkt 1 kan parterna välja tillämplig lag för ett avtal som uppfyller villkoren i punkt 1 i enlighet med artikel 3. Ett sådant val får dock inte medföra att konsumenten berövas det skydd som tillförsäkras konsumenten genom sådana bestämmelser som inte kan avtalas bort enligt den lag som, om inget lagval gjorts, skulle ha varit tillämplig enligt punkt 1.

3. Om kraven i punkt 1 a eller 1 b inte har uppfyllts ska den lag som ska tillämpas för ett avtal mellan en konsument och en näringsidkare fastställas i enlighet med artiklarna 3 och 4.

4. Punkterna 1 och 2 ska inte tillämpas på följande avtal:

- a) Avtal om utförande av tjänster, om tjänsterna ska utföras uteslutande i ett annat land än det där konsumenten har sin vanliga vistelseort.
- b) Transportavtal, bortsett från avtal som avser en paketresa i den mening som avses i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang <sup>(1)</sup>.
- c) Avtal som avser sakrätt i fast egendom eller hyra av fast egendom, bortsett från avtal om nyttjanderätt till fast egendom på tidsdelningsbasis i den mening som avses i direktiv 94/47/EG.
- d) Rättigheter och skyldigheter som utgör ett finansiellt instrument och rättigheter och skyldigheter som utgör villkoren för emittering, erbjudande till allmänheten och anbud om övertagande av överlåtbara värdepapper och för tecknande eller inlösnings av andelar i företag för kollektiva investeringar, under förutsättning att dessa inte utgör tillhandahållande av en finansiell tjänst.
- e) Avtal som har ingåtts i den typ av system som omfattas av tillämpningsområdet för artikel 4.1 h.

<sup>(1)</sup> EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

## Artikel 7

### Försäkringsavtal

1. Vare sig risken föreligger i en medlemsstat eller inte ska denna artikel tillämpas på de avtal som avses i punkt 2 och på alla andra försäkringsavtal som täcker risker inom medlemsstaternas gränser. Artikeln ska inte tillämpas på återförsäkringsavtal.

2. Ett försäkringsavtal som täcker en stor risk i den mening som avses i artikel 5 d i rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring <sup>(2)</sup>, ska vara underkastat den lag som väljs av parterna i enlighet med artikel 3 i denna förordning.

Om den tillämpliga lagen inte har valts av parterna ska försäkringsavtalet vara underkastat lagen i det land där försäkringsgivaren har sin vanliga vistelseort. Om det av alla omständigheter i fallet är uppenbart att avtalet har en mycket större anknytning till ett annat land ska lagen i detta andra land tillämpas.

3. Vid andra försäkringsavtal än de avtal som omfattas av punkt 2 får bara följande lagar väljas av parterna i enlighet med artikel 3:

- a) Lagen i varje medlemsstat där risken föreligger vid den tidpunkt då avtalet ingås.
- b) Lagen i det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort.
- c) Om avtalet avser en livförsäkring, lagen i det land där försäkringstagaren är medborgare.
- d) För ett försäkringsavtal som omfattar risker som begränsar sig till händelser som inträffar i en annan medlemsstat än den medlemsstat där risken föreligger, lagen i den medlemsstaten.
- e) Om försäkringstagaren i ett avtal som omfattas av denna punkt bedriver näringsverksamhet eller industriell verksamhet eller utövar ett fritt yrke och försäkringsavtalet täcker två eller fler risker som relaterar till denna verksamhet och föreligger i flera medlemsstater, lagen i en av de berörda medlemsstaterna eller lagen i det land där försäkringstagaren har sin vanliga vistelseort.

Om medlemsstaterna i de fall som fastställs i leden a, b eller e beviljar större valfrihet när det gäller val av tillämplig lag för försäkringsavtalet får parterna utnyttja denna frihet.

<sup>(2)</sup> EGT L 228, 16.8.1973, s. 3. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/68/EG (EUT L 323, 9.12.2005, s. 1).



Om den tillämpliga lagen inte har valts av parterna i enlighet med denna punkt ska ett sådant avtal regleras av lagen i den medlemsstat där risken förelåg då avtalet ingicks.

4. Följande tilläggbestämmelser ska gälla för försäkringsavtal avseende risker för vilka en medlemsstat föreskriver en skyldighet att teckna en försäkring:

- a) Försäkringsavtalet innebär inte att skyldigheten att teckna försäkring är uppfylld, såvida detta inte sker i överensstämmelse med de särskilda bestämmelserna för den försäkringen, vilka fastställts av den medlemsstat som föreskriver skyldigheten. Vid oförenlighet mellan lagen i den medlemsstat där risken föreligger och lagen i den medlemsstat som föreskriver skyldigheten att teckna försäkring, ska den senare gälla.
- b) Genom undantag från punkterna 2 och 3 får en medlemsstat fastställa att försäkringsavtalet ska regleras av lagen i den medlemsstat som föreskriver en skyldighet att teckna en försäkring.

5. Om avtalet täcker risker som föreligger i mer än en medlemsstat ska avtalet, vid tillämpning av punkt 3 tredje stycket och punkt 4, anses utgöra flera avtal som var för sig hänförs till enbart en medlemsstat.

6. Vid tillämpning av denna artikel ska det land där risken föreligger fastställas i enlighet med artikel 2 d i rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster<sup>(1)</sup>, och när det gäller livförsäkringar ska det land där risken föreligger vara den plats för åtagandet som avses i artikel 1.1 g i direktiv 2002/83/EG.

#### Artikel 8

##### Individuella anställningsavtal

1. Ett individuellt anställningsavtal ska underkastas den lag som parterna valt i enlighet med artikel 3. Ett sådant lagval får dock inte medföra att den anställde berövas det skydd som tillförsäkras den anställde genom sådana bestämmelser som inte kan avtalas bort enligt den lag som, om inget lagval gjorts, skulle ha varit tillämplig enligt punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel.

2. När parterna inte har valt en lag som ska vara tillämplig på det individuella anställningsavtalet, ska avtalet vara underkastat lagen i det land där eller, om detta saknas, från vilket den anställde vid fullgörande av avtalet vanligtvis utför sitt arbete. Det land där arbetet vanligen utförs ska inte anses ha ändrats när arbetstagaren tillfälligtvis utför sitt arbete i ett annat land.

<sup>(1)</sup> EGT L 172, 4.7.1988, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG (EUT L 149, 11.6.2005, s. 14).

3. Om den lag som ska tillämpas inte kan fastställas enligt punkt 2, ska avtalet vara underkastat lagen i det land där det företag som har anställt arbetstagaren är beläget.

4. Om det framgår av de samlade omständigheterna att avtalet har närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkterna 2 eller 3, ska lagen i detta andra land tillämpas.

#### Artikel 9

##### Internationellt tvingande regler

1. Internationellt tvingande regler är regler som ett land anser vara så avgörande för att skydda allmänintressen, t.ex. sin politiska, sociala och ekonomiska struktur, att landet kräver att de tillämpas vid alla situationer inom dess tillämpningsområde, oavsett vilken lag som annars ska tillämpas på avtalet enligt denna förordning.

2. Bestämmelserna i denna förordning ska inte begränsa tillämpningen av internationellt tvingande regler i domstolslandet.

3. De internationellt tvingande reglerna i lagen i det land där de förpliktelser som har sin grund i avtalet ska utföras eller har utförts kan tillerkännas verkan om dessa internationellt tvingande regler gör att avtalet blir olagligt att genomföra. Vid bedömningen av om sådana regler ska tillerkännas verkan ska hänsyn tas till deras art och syfte liksom till följderna av att de tillämpas eller inte tillämpas.

#### Artikel 10

##### Samtycke och materiell giltighet

1. Förekomsten och giltigheten av ett avtal eller en bestämmelse i ett avtal ska fastställas enligt den lag vilken det skulle underkastas enligt denna förordning, om avtalet eller bestämmelsen var giltig.

2. En part kan dock åberopa lagen i det land där han har sin vanliga vistelseort för att få fastställt att han inte har samtyckt till avtalet eller avtalsbestämmelsen, om det framgår av omständigheterna att det inte skulle vara rimligt att avgöra verkan av hans uppträdande enligt den lag som anges i punkt 1.

#### Artikel 11

##### Avtalets giltighet till formen

1. Ett avtal som har ingåtts mellan personer, eller deras mellanmän, vilka befinner sig i samma land när avtalet ingås är

giltigt till formen om det uppfyller formkraven i den lag som enligt denna förordning i sak reglerar avtalet eller i lagen i det land där avtalet ingås.

2. Ett avtal som har ingåtts mellan personer, eller deras mellanmän, vilka befinner sig i olika länder vid tidpunkten för avtalets ingående är giltigt till formen om det uppfyller formkraven i den lag som enligt denna förordning i sak reglerar avtalet eller i lagen i något av de länder där någon av parterna eller deras mellanmän befinner sig när avtalet ingås eller lagen i det land där någon av parterna hade sin vanliga vistelseort vid den tidpunkten.

3. En ensidig handling som avser att ha rättsliga verkningar med avseende på ett existerande eller ett framtida avtal är giltig till formen, om den uppfyller formkraven i den lag som enligt denna förordning gäller för eller skulle gälla för avtalet, lagen i det land där rättshandlingen upprättades, eller lagen i det land där den person som har upprättat handlingen hade sin vanliga vistelseort vid tidpunkten för upprättandet.

4. Bestämmelserna i punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln ska inte tillämpas på avtal som omfattas av artikel 6. Giltigheten till formen av sådana avtal ska underkastas lagen i det land där konsumenten har sin vanliga vistelseort.

5. Utan hinder av vad som anges i punkterna 1–4 ska ett avtal som avser sakrätt i fast egendom eller hyra av fast egendom vara underkastat sådana formkrav som ställs enligt lagen i det land där egendomen är belägen, om enligt denna lag

- a) dessa krav åläggs oavsett i vilket land avtalet ingicks och oavsett vilken lag som reglerar avtalet, och
- b) dessa krav inte kan avtalas bort.

#### Artikel 12

##### Den tillämpliga lagens räckvidd

1. Den lag som är tillämplig på avtalet enligt denna förordning ska särskilt reglera

- a) avtalets tolkning,
- b) dess fullgörelse,
- c) följderna vid fullständigt eller partiellt avtalsbrott, inbegripet uppskattning av skadans omfattning i den mån sådan uppskattning regleras av rättsregler, dock endast inom ramen för de befogenheter som tillkommer den domstol vid vilken talan förs enligt dess processuella regler,
- d) olika sätt att få förpliktelserna att upphöra, samt preskription och andra rättighetsförluster som följer av utgången av en frist,
- e) följderna av avtalets ogiltighet.

2. När det gäller sättet för fullgörelse och åtgärder med anledning av bristande fullgörelse ska hänsyn tas till lagen i det land där fullgörelsen äger rum.

#### Artikel 13

##### Bristande rättskapacitet och bristande rättslig handlingsförmåga

När ett avtal har ingåtts mellan personer som befinner sig i samma land, kan en fysisk person som skulle ha rättskapacitet och rättshandlingsförmåga enligt lagen i det landet åberopa bristande rättskapacitet och bristande rättshandlingsförmåga enligt lagen i ett annat land, endast om den andra avtalsparten när avtalet ingicks kände till eller borde ha känt till denna brist.

#### Artikel 14

##### Överlåtelse av fordran och avtalsenlig subrogation

1. Förhållandet mellan överlåtaren och förvärvaren vid en frivillig överlåtelse av en fordran eller avtalsenlig subrogation av en fordran mot en annan person (gäldenären), ska vara underkastat den lag som enligt denna förordning är tillämplig på avtalet mellan dem.

2. Den lag som är tillämplig på den fordran som överlåtits eller varit föremål för subrogation ska reglera fordringens överlåtbarhet, en förvärvares förhållande till en gäldenär, de förutsättningar under vilka överlåtelsen eller subrogationen kan göras gällande mot gäldenären och frågan om en prestation av gäldenären befriar denne från sina förpliktelser.

3. Begreppet överlåtelse i denna artikel inbegriper fullständiga överföringar av fordringar, överföringar av fordringar som säkerhet samt pant eller andra säkerhetsrättigheter i samband med fordringar.

#### Artikel 15

##### Laglig subrogation

När en person (borgenären) har en avtalsgrundad fordran mot en annan person (gäldenären) och en tredje man är skyldig att prestera till borgenären, eller redan har presterat till denna för att uppfylla denna skyldighet, ska den lag som reglerar den tredje mannens skyldighet mot borgenären avgöra om och i vilken utsträckning den tredje mannen har rätt att mot gäldenären utöva de rättigheter som borgenären hade mot gäldenären enligt den lag som reglerar förhållandet dem emellan.

#### Artikel 16

##### Flera gäldenärer

Om en borgenär har en fordran på flera gäldenärer som är ansvariga för samma fordran och en av gäldenärerna redan helt eller delvis har fullgjort prestationen enligt denna fordran, ska den lag som reglerar gäldenärens förpliktelse gentemot borge-

nären även reglera gäldenärens regressrätt gentemot medgäldenärerna. Medgäldenärerna kan hänvisa till de invändningar de hade mot borgenären i den mån detta är tillåtet enligt den lag som reglerar deras förpliktelser mot borgenären.

#### Artikel 17

##### **Kvittning**

Om parterna inte avtalat om rätten till kvittning, ska kvittning omfattas av den lag som gäller för den fordran mot vilken rätten till kvittning åberopas.

#### Artikel 18

##### **Bevisbörda**

1. Den lag som enligt denna förordning reglerar en avtalsförpliktelse ska tillämpas även i den mån den uppställer rättsliga presumtioner eller placerar bevisbördan vad avser avtalsförpliktelser.

2. Bevisning om ett avtal eller en handling som avser att ha rättsliga verkningar får föras med varje slags bevismedel som godtas enligt lagen i domstolslandet eller enligt någon av de i artikel 11 angivna lagarna enligt vilka avtalet eller handlingen har giltighet till formen, förutsatt att sådan bevisföring kan genomföras vid domstolen.

#### KAPITEL III

##### **ÖVRIGA BESTÄMMELSER**

#### Artikel 19

##### **Vanlig vistelseort**

1. Vid tillämpning av denna förordning ska ett bolag, en förening eller en annan juridisk person anses ha sin vanliga vistelseort där huvudkontoret är beläget.

Den vanliga vistelseorten för en fysisk person i samband med dennes näringsverksamhet ska vara dennes huvudsakliga driftställe.

2. Om avtalet ingås i samband med verksamheten vid en filial, agentur eller annat verksamhetsställe eller om en sådan filial, agentur eller annat verksamhetsställe enligt avtalet är ansvarigt för prestationen, ska den plats där filialen, agenturen eller annat verksamhetsställe är beläget anses som vanlig vistelseort.

3. Vid fastställandet av den vanliga vistelseorten ska den avgörande tidpunkten vara den tidpunkt då avtalet ingicks.

#### Artikel 20

##### **Uteslutande av återförvisning**

När denna förordning föreskriver att lagen i ett visst land ska tillämpas, avses gällande materiella rättsregler i det landet, med

undantag för landets internationellt privaträttsliga regler, såvida inte något annat föreskrivs i denna förordning.

#### Artikel 21

##### **Grunderna för domstolslandets rättsordning**

Tillämpning av bestämmelser i den lag som anvisas i denna förordning får vägras endast om en sådan tillämpning är uppenbart oförenlig med grunderna för domstolslandets rättsordning ("public policy").

#### Artikel 22

##### **Stater med mer än en rättsordning**

1. När en stat omfattar flera territoriella enheter som var och en har sina egna rättsregler i fråga om avtalsförpliktelser ska varje sådan enhet anses som ett land vid fastställandet av den lag som ska tillämpas enligt denna förordning.

2. En medlemsstat där olika territoriella enheter har sina egna rättsregler för avtalsförpliktelser behöver inte tillämpa denna förordning vid lagkonflikter enbart mellan lagarna i sådana enheter.

#### Artikel 23

##### **Förhållandet till andra gemenskapsrättsliga bestämmelser**

Denna förordning ska, med undantag för artikel 7, inte inverka på tillämpningen av gemenskapsrättsliga bestämmelser som på särskilda områden fastställer lagvalsregler för avtalsförpliktelser.

#### Artikel 24

##### **Förhållandet till Romkonventionen**

1. Denna förordning ska ersätta Romkonventionen i medlemsstaterna, utom för de territorier i medlemsstaterna som faller inom den konventionens territoriella tillämpningsområde och där denna förordning inte gäller i enlighet med artikel 299 i fördraget.

2. I den mån denna förordning ersätter bestämmelserna i Romkonventionen ska alla hänvisningar till den konventionen anses vara hänvisningar till denna förordning.

#### Artikel 25

##### **Förhållandet till gällande internationella konventioner**

1. Denna förordning ska inte inverka på tillämpningen av internationella konventioner som en eller flera medlemsstater har tillträtt när denna förordning antas och som fastställer lagvalsregler för avtalsförpliktelser.

2. Denna förordning ska emellertid bland medlemsstaterna ha företrädare framför konventioner som ingåtts uteslutande mellan två eller flera av dem, i den mån som konventionerna gäller frågor som regleras genom denna förordning.

#### Artikel 26

##### Förteckning över konventioner

1. Senast den 17 juni 2009 ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en förteckning över de konventioner som avses i artikel 25.1. Efter detta datum ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om alla uppsägningar av sådana konventioner.

2. Inom sex månader efter mottagandet enligt punkt 1 ska kommissionen i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra

- a) en förteckning över de konventioner som avses i punkt 1,
- b) de uppsägningar som avses i punkt 1.

#### Artikel 27

##### Översynsklausul

1. Senast den 17 juni 2013 ska kommissionen för Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén lägga fram en rapport om tillämpningen av denna förordning. Rapporten ska i förekommande fall åtföljas av förslag till ändring av förordningen. Rapporten ska innehålla

- a) en studie om tillämplig lag för försäkringsavtal och en konsekvensbedömning av de eventuella bestämmelser som ska införas samt

- b) en utvärdering av tillämpningen av artikel 6, särskilt av enhetligheten inom gemenskapsrätten när det gäller konsumentskydd.

2. Senast den 17 juni 2010 ska kommissionen för Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén lägga fram en rapport om effektiviteten hos en överlåtelse eller subrogation av en fordran gentemot tredje man och den överlätna eller subrogerade fordrans företrädare framför en annan persons rättighet. Rapporten ska i förekommande fall åtföljas av förslag till ändring av förordningen och en konsekvensbedömning av de bestämmelser som ska införas.

#### Artikel 28

##### Tillämplighet i tiden

Denna förordning ska tillämpas på avtal som ingås efter den 17 december 2009.

#### KAPITEL IV

##### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 29

##### Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 17 december 2009, utom artikel 26 som ska tillämpas från och med den 17 juni 2009.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

Utfärdad i Strasbourg den 17 juni 2008.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

J. LENARČIČ

Ordförande

## Sammanfattning av departementspromemorian Lagvalsregler på obligationsrättens område – Rom I och Rom II-förordningarna (Ds 2013:21)

Europaparlamentet och Europeiska unionens råd antog den 11 juli 2007 förordningen (EG) nr 864/2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II). Förordningen trädde i kraft den 20 augusti 2007 och tillämpas på skadevällande händelser som inträffat den 11 januari 2009 eller senare.

Den 17 juni 2008 antog Europaparlamentet och Europeiska unionens råd förordningen (EG) nr 593/2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I). Förordningen trädde i kraft den 7 juli 2008 och tillämpas på avtal som ingåtts den 17 december 2009 eller senare. Förordningen ersätter konventionen av den 19 juni 1980 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Romkonventionen), vilken införlivats med svensk rätt genom lag (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

Förordningarna är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i Sverige och övriga medlemsstater i EU med undantag för Danmark. Förordningarna ska alltså inte genomföras genom nationell normgivning. För svenskt vidkommande aktualiserar de dock vissa lagändringar.

Romkonventionen har alltså införlivats i svensk rätt genom lagen (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. Mot bakgrund av att konventionen nu ersatts av den direkt tillämpliga Rom I-förordningen föreslås i promemorian att den svenska inkorporeringslagen upphävs. En uttrycklig övergångsbestämmelse bör dock tas in som klargör att de äldre bestämmelserna ska äga fortsatt tillämpning i fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009.

I 8 § trafikskadelagen (1975:1410) finns föreskrifter om rätt till trafikskadeersättning för skadelidande som antingen är svenska medborgare eller har hemvist i Sverige vid trafikolycka utomlands med svensk-registrerat fordon eller fordon tillhörigt svenska staten. Eftersom denna regel inte är en lagvalsregel utan en s.k. avgränsningsregel som anger när trafikskadelagens regler om trafikskadeersättning ska tillämpas föreligger ingen konflikt med Rom II-förordningen. Det strider dock mot förbudet mot diskriminering på grund av nationalitet i artikel 18 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) att ha en regel som utsträcker en förmån enbart till svenska medborgare utan annan anknytning till Sverige än medborgarskapet. Regeln ändras därför till att omfatta endast personer med hemvist i Sverige.

Rom I-förordningen lämnar i artikel 25.1 företräde för internationella konventioner som en eller flera medlemsstater har tillträtt när denna förordning antas och som fastställer lagvalsregler för avtalsförpliktelser. Sverige är part till 1955 års Haagkonvention om tillämplig lag beträffande köp av lösa saker, som införlivats med svensk rätt genom lagen (1964:528) med samma namn (IKL). Det är en komplicerad ordning att ha ett regelverk för fastställande av tillämplig lag vid köp av lösa saker och ett annat för övriga avtalsförpliktelser och Sverige bör

därför säga upp konventionen. Till följd av detta kommer också IKL att upphävas.

De särskilda lagvals- och avgränsningsregler för avtal om befordran som återfinns i 13 och 14 kap. sjölagen har tidigare varit möjliga att bibehålla till följd av ett särskilt protokoll till Romkonventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. När Romkonventionen nu ersatts av Rom I-förordningen finns inte längre något sådant undantag och de särskilda lagvalsreglerna för internordisk sjöfart måste därför upphävas. I samband därmed föreslås även en justering i den internationellt tvingande särreglering för befordran i Norden som återfinns i 15 kap. sjölagen.

Romkonventionen var endast i begränsad utsträckning tillämplig på försäkringsavtal. Frågan om tillämplig lag reglerades i stället av ett antal EU-direktiv, vilka i Sverige har genomförts genom lag (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal. Rom I-förordningen innebär dock en heltäckande reglering av frågan om lagval för försäkringsavtal och nu gällande försäkringsdirektiv saknar lagvalsregler. Därigenom har 1993 års lag nästan helt förlorat sin betydelse. I Rom I-förordningen finns dock en möjlighet i artikel 7.4 b för en medlemsstat att fastställa att ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring ska underkastas lagen i den medlemsstat som föreskriver en skyldighet att teckna en sådan försäkring. I promemorian görs bedömningen att denna möjlighet bör utnyttjas och nuvarande regel med den innebörden i 1993 års lag får därför ensam bli kvar.

## 1.1 Förslag till lag om upphävande av lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande köp av lösa saker

Härigenom föreskrivs att lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande köp av lösa saker ska upphöra att gälla.

- 
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
  2. I fråga om avtal som har ingåtts före ikrafträdandet gäller äldre bestämmelser.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 8 § trafikskadelagen (1975:1410)<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motor-drivet fordon utgår trafik-skadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas *svensk med-borgare eller* den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår ej för atomskada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av atomanläggning är inskränkt enligt 14 § atomansvarighetslagen (1968:45).

### *Föreslagen lydelse*

#### 8 §

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motor-drivet fordon utgår trafik-skadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas den som har hemvist i Sverige.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

2. I fråga om skadehändelser som har inträffat före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1994:43.



### 1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:645) om tillämplig lag på vissa försäkringsavtal

Bilaga 10

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal

*dels* att 1–11 samt 13 §§ ska upphöra att gälla,

*dels* att nuvarande 12 § ska betecknas 1 §,

*dels* att den nya 1 § ska ha följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

##### *12 §*

På ett avtal om obligatorisk skadeförsäkring tillämpas, *i stället för vad som annars skulle följa av 6–11 §§*, lagen i den EES-stat som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

#### *Föreslagen lydelse*

##### *1 §*

På ett *sådant* avtal om obligatorisk skadeförsäkring *som avses i artikel 7.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I)* tillämpas lagen i den EES-stat som har föreskrivit skyldigheten att teckna försäkring.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

2. I fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009 gäller äldre bestämmelser.

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

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 2 § samt 14 kap. 1 och 2 §§ sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **13 kap.**

#### **2 §**

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige *och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.*

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,

3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,

4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller

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

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

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige.

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,

2. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller

3. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen ska gälla.

## 1 §

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

I detta kapitel avses med

*bortfraktare*: den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*,

*avlastare*: den som avlämnar godset för lastning,

*resebefraktning*: befraktning där frakten skall beräknas för resa,

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

*tidsbefraktning*: befraktning där frakten skall beräknas för tid,

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

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

*Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.*

## 2 §

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

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. *Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.*

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § första och andra

Vid resebefraktning får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § får bestämmelserna i

styckena får bestämmelserna i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Att bestämmelserna i detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

## 15 kap.

### 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.

18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

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.

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

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

2. I fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009 gäller äldre bestämmelser.

1.5 Förslag till lag om upphävande av lagen  
(1998:167) om tillämplig lag för  
avtalsförpliktelser

Bilaga 10

Härigenom föreskrivs att lag (1998:167) om tillämplig lag för avtalsförpliktelser ska upphöra att gälla.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.
  2. I fråga om avtal som har ingåtts före den 17 december 2009 gäller äldre bestämmelser.

## 1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:972) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (2010:972) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motor-drivet fordon utgår trafik-skadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas *svensk medborgare eller* den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår *ej* för radiologisk skada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av kärnteknisk anläggning är inskränkt enligt 26 § lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

### *Föreslagen lydelse*

#### 8 §

För person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motor-drivet fordon utgår trafik-skadeersättning i fall som anges i denna lag. Trafikskadeersättning utgår i motsvarande fall också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas den som har hemvist i Sverige.

Trafikskadeersättning utgår *inte* för radiologisk skada i fall då rätten att göra ersättningsanspråk gällande mot annan än innehavare av kärnteknisk anläggning är inskränkt enligt 26 § lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

- 
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
  2. I fråga om skadehändelser som har inträffat före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

## Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 11

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Hovrätten och Skåne och Blekinge, Stockholms tingsrätt, Malmö tingsrätt, Justitiekanslern, Domstolsverket, Kommerskollegium, Finansinspektionen, Kammarkollegiet, Institutet för sjö- och annan transporträtt, Uppsala universitet, Lunds universitet, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Arbetsdomstolen, Sveriges advokatsamfund, Svensk Försäkring, Trafikförsäkringsföreningen och Svenska sjörättsföreningen.

Stockholms Handelskammare, Arbetsgivarverket, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Företagarna, Tjänstemännens Centralorganisation, Landsorganisationen i Sverige, Näringslivets Regelnämnd, Sveriges Redareförening, Svenska Bankföreningen, Regelrådet, Sveriges konsumenter och Trafikskadenämnden har avstått från att yttra sig.