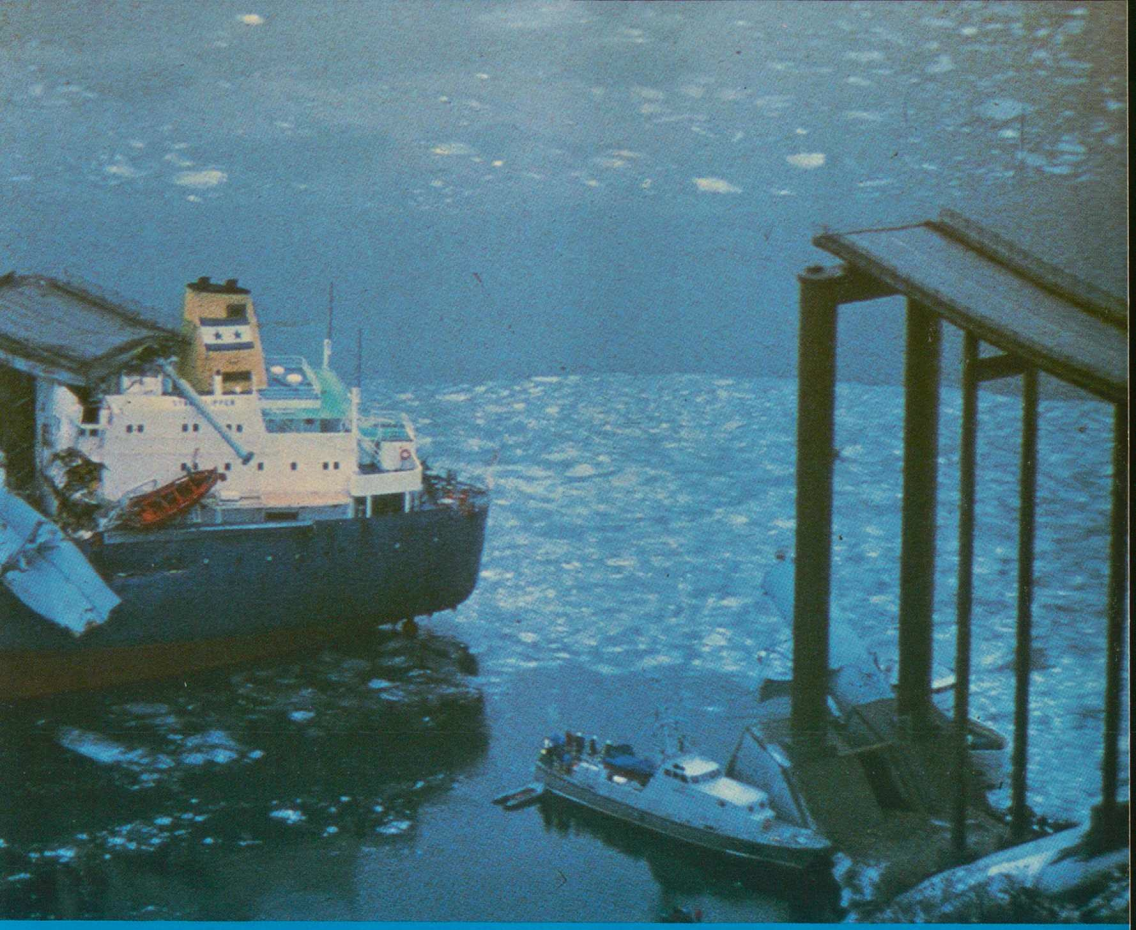


Översyn av sjölagen I

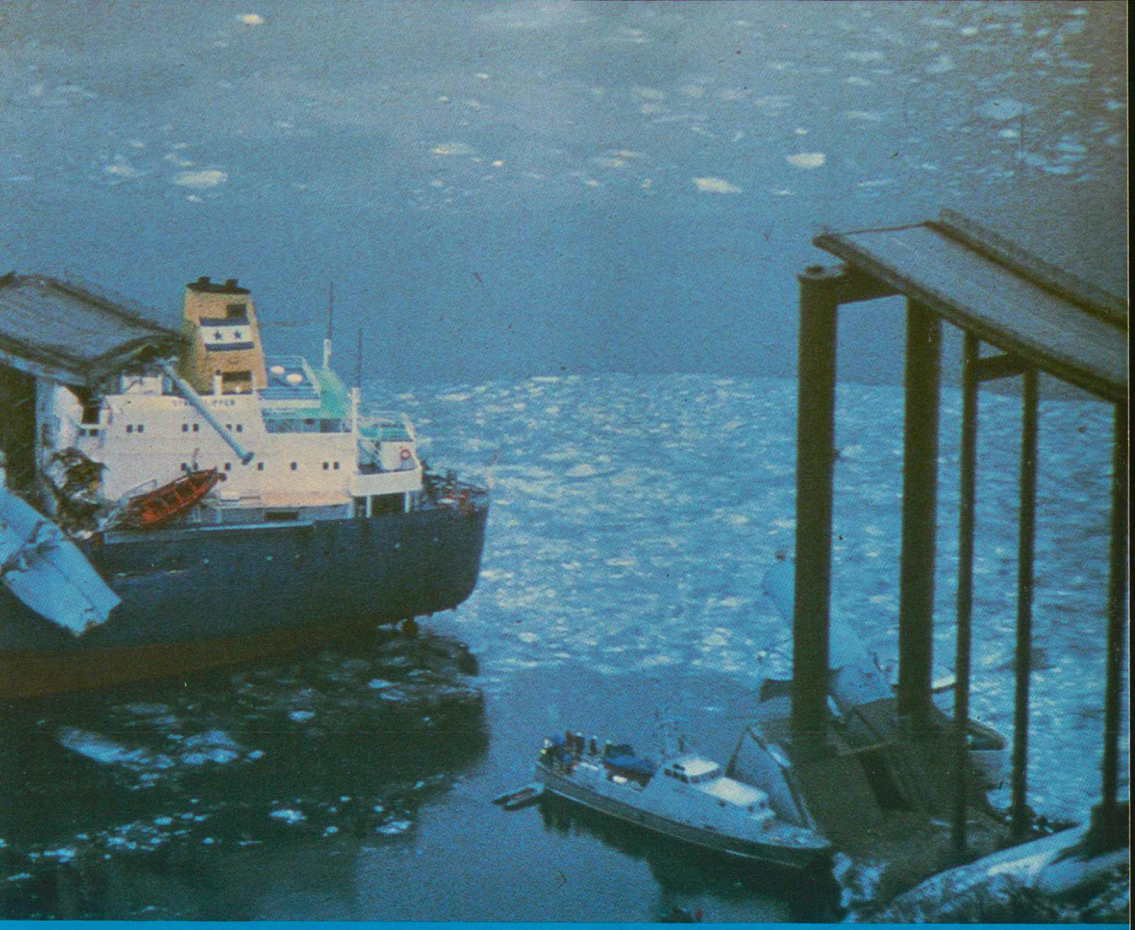
Begränsning av redares ansvar
Befordran av passagerare

Betänkande av sjölagsutredningen

SOU 1981:8

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2013

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden



Översyn av sjölagen 1

Begränsning av redares ansvar
Befordran av passagerare

Betänkande av sjölagsutredningen

SOU 1981:8

Fotografiet påomslaget är taget i samband med den
s.k. Tjörnolyckan i januari 1980. (Pressens bild)

Statens offentliga utredningar
1981:8
Justitiedepartementet

Översyn av sjölagen 1

Begränsning av redares ansvar
Befordran av passagerare

Betänkande av sjölagsutredningen
Stockholm 1981

Omslag Johan Hillbom
Jernström Offsettryck AB

ISBN 91-38-04554-0
ISSN 0375-250X

Gotab, Stockholm 1981

Till statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Genom beslut den 1 december 1977 bemyndigade regeringen dåvarande chefen för justitiedepartementet att tillkalla en kommitté med högst sex ledamöter för att göra en översyn av sjölagen. Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 5 december 1977 såsom ledamöter hovrättslagmannen Birgitta Blom, tillika ordförande, samt advokaten Lennart Hagberg och direktören Per Erik Hedborg. Som sakkunnig förordnades den 22 december 1977 professorn Kurt Grönfors.

Att såsom experter biträda utredningen förordnades den 22 december 1977 kanslichefen Lennart Bergfelt och ställföreträdande konsumentombudsmannen Axel Edling.

Till sekreterare i kommittén förordnades den 5 december 1977 hovrättsassessorn Ulf Hellbacher.

Kommittén har antagit namnet sjölagsutredningen.

I kommitténs direktiv uttalades att arbetet främst skulle avse bestämmelserna i 10 kap. sjölagen om redares ansvarighet och 6 kap. sjölagen om befordran av passagerare och resgods. Det förutskickades dock att ytterligare frågor skulle kunna komma att överlämnas till kommittén genom tilläggsdirektiv. Genom regeringens beslut den 27 november 1980 fick kommittén i uppdrag att se över även reglerna i 5 kap. sjölagen om befordran av gods.

Kommittén har nu slutfört sitt arbete enligt de ursprungliga direktiven och får härmed överlämna delbetänkandet Översyn av sjölagen 1. I detta föreslås nya regler om begränsning av redares skadeståndsansvar samt vissa ändringar i reglerna om passagerarbefordran.

Stockholm i mars 1981

Birgitta Blom

Lennart Hagberg *Per Erik Hedborg* *Kurt Grönfors*

/Ulf Hellbacher

Innehåll

Förkortningar 7

Sammanfattning 9

Summary 15

Författningsförslag 19
1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) 19
2 Förslag till lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss 49

1 *Inledning* 55
1.1 Utredningens uppdrag 55
1.2 Utredningens arbete 58

2 *Gällande rätt* 59
2.1 Begränsning av redares skadeståndsansvar 59
2.2 Passagerarbefordran 63

3 *1976 års begränsningskonvention* 67
3.1 Bakgrunden för konventionsarbetet 67
3.2 Konventionens huvudsakliga innehåll 68
3.3 De särskilda bestämmelserna i konventionen 70

4 *Begränsning av redares skadeståndsansvar* 83
4.1 Sveriges tillträde till 1976 års begränsningskonvention . . 83
4.2 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen 88
4.3 Särlösningar på vissa områden 90
4.3.1 Skador på hamnanläggningar m. m. 90
4.3.2 Fartyg under 300 ton 91
4.3.3 Fartyg för inre farvatten, svävarfarkoster, borrningsfartyg och flyttbara plattformar 93
4.3.4 Krigsfartyg och andra statsfartyg 96
4.3.5 Personer utan anknytning till konventionsstat . . 98
4.4 Begränsningsfond m. m. 99
4.5 Oljeskador 105

5 *Passagerarbefordran* 107
5.1 Aténkonventionens bakgrund och huvudsakliga innehåll . 107
5.2 De särskilda bestämmelserna i Aténkonventionen 108
5.3 Sveriges tillträde till Aténkonventionen och den föreslagna lagstiftningens huvuddrag 118

6 *Specialmotivering* 121
6.1 Motivering till ändringar i 6 kap. sjölagen 121
6.2 Motivering till 10 kap. sjölagsförslaget 127
6.3 Motivering till ändring i 11 kap. sjölagen 151
6.4 Motivering till ändring i 14 kap. sjölagen 151
6.5 Motivering till 15 kap. sjölagsförslaget 152
6.6 Motivering till 16 kap. sjölagsförslaget 166
6.7 Motivering till ändringar i oljeansvarighetslagen 166

Särskilt yttrande 169

Bilaga 1 *1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar* 171

Bilaga 2 *1974 års Aténkonvention om passagerarbefordran* . . . 207

Bilaga 3 *Uppställning över begränsningsbelopp i 1976 års begränsningskonvention* 239

Bilaga 4 *Begränsning av svenska fartygs ansvarighet åren 1968–1977* 241

Bilaga 5 *De nordiska lagförslagen till 10 och 15 kap. sjölagen i parallelltext* 243

Förkortningar

AfS	Arkiv for Sjørett
CMI	Comité Maritime International
CMI Introductory Rep.	Introductory Report to IMCO on the Revision of the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships and Protocol of signature (Brussels, October 10th, 1957), CMI Documentation 1974 III
DsJu	departementsserierna, justitiedepartementet
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
Lloyd's Rep.	Lloyd's List Law Reports (1951)
LU	Lagutskottet
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. I
Ot. prp.	proposition til odelstinget
P & I	Protection & Indemnity
prop.	regeringens proposition
rskr	riksdagens skrivelse
SDR	Special Drawing Rights
SOU	statens offentliga utredningar
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap

Sammanfattning

Utredningens förslag innebär huvudsakligen ändringar i sjölagens regler i 10 kap. om begränsning av redares skadeståndsansvar, s. k. globalbegränsning, och i 6 kap. om befordran av passagerare och resgods. Ändringarna grundar sig på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar respektive 1974 års Aténkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Utredningsarbetet har skett i nordiskt samarbete och i huvudsak likalydande lagförslag har utarbetats i Danmark, Finland och Norge.

Ratifikation av 1976 års begränsningskonvention

De nuvarande bestämmelserna om globalbegränsning i 10 kap. sjölagen bygger på 1957 års internationella konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Främst av den anledningen att realvärdet av konventionens begränsningsbelopp till följd av inflationen efterhand undergått en allt kraftigare minskning utarbetades 1976 års begränsningskonvention. Förutom en höjning av begränsningsbeloppen innebär konventionen även andra betydande förbättringar. Utredningen föreslår därför att 1957 års begränsningskonvention skall sägas upp och att Sverige skall tillträda 1976 års konvention. Den föreslagna lagstiftningen om globalbegränsning bör enligt utredningens mening sättas i kraft så snart 1957 års konvention upphört att vara bindande för Sverige.

1976 års konvention ger i vissa hänseenden konventionsstaterna möjlighet att i nationell lag ta in bestämmelser som skiljer sig från konventionens regler. Detta gäller bl. a. fordringar i anledning av skada på hamnanläggningar, bassänger, segelbara vattenvägar och navigationshjälpmedel. Sådana skadeståndskrav kan ges prioritet före andra sakskadefordringar. Enligt vad utredningen har inhämtat är skador på hamnanläggningar m. m. relativt sällsynta i Sverige och har hittills inte visat sig medföra en ekonomisk belastning av någon betydelse för hamnarna. Det föreslås därför inte någon prioritering av sådana skadeståndskrav. På likartade grunder anser utredningen att Sverige inte heller bör utnyttja den i konventionen givna möjligheten att från begränsningsreglerna undanta kostnaderna för avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder.

En konventionsstat får vidare i sin nationella lagstiftning införa särskilda

regler om ansvarsbegränsning för fartyg under 300 ton. Utredningen konstaterar att även dessa fartyg kan orsaka betydande skador och framhåller att det är angeläget att ansvarsgränserna inte sätts så lågt att skadeståndet till väsentlig del mister sin funktion att, så långt det av försäkringsmässiga skäl är möjligt, bereda skadelidande ersättning. De mindre fartygen kan, enligt vad utredningen har inhämtat, för rimliga kostnader försäkras så att ansvaret upp till konventionens begränsningsbelopp blir täckt. Utredningen har därför ansett att det inte finns anledning att för dessa fartyg föreskriva lägre ansvarsgränser än konventionen stadgar.

Utredningen har inte heller funnit skäl att utnyttja den möjlighet som enligt konventionen finns att införa särregler för fartyg som används i inre farvatten, utan bestämmelserna om globalbegränsning föreslås, liksom för närvarande, gälla både sådana fartyg och havsgående fartyg. Däremot är begränsningsreglerna inte tillämpliga på svävarfarkoster.

I fråga om borrningsfartyg och flyttbara plattformar samt krigsfartyg och vissa andra statsfartyg har utredningen föreslagit särskilda bestämmelser enligt vad som närmare behandlas i det följande.

Bestämmelser om globalbegränsning

I lagförslaget har de allmänna reglerna om globalbegränsning liksom f. n. sin plats i 10 kap. De överensstämmer i många avseenden med de nuvarande bestämmelserna men det föreligger också betydelsefulla skillnader, både i sakligt och formellt hänseende.

Kretsen av begränsningsberättigade personer omfattar liksom f. n. redare, befraktare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe och sådan ägare av fartyg som inte samtidigt är redare samt i princip även deras anställda. Härutöver har den utvidgningen skett att inte endast redare av bärgningsfartyg utan även sådana bärgare som utför bärgning på annat sätt, t. ex. från helikopter, har rätt till ansvarsbegränsning liksom deras anställda. Vidare har den som meddelat ansvarsförsäkring rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

Begränsningsområdet omfattar, liksom enligt nu gällande regler, huvudsakligen fordringar avseende person- och sakskador som har uppkommit i samband med driften av fartyget och på grund av en särskild händelse t. ex. en fartygskollision. Begränsningsrätt föreligger även när sådana skador har uppkommit i samband med en bärgning. Enligt de nya reglerna saknar det därvid betydelse, om den som vållat skadan befunnit sig ombord på bärgningsfartyget; det är tillräckligt att skadan har uppstått i samband med bärgningsarbetet. En utvidgning av begränsningsområdet har vidare skett därigenom att även fordringar på grund av vissa dröjsmålsskador samt krav på ersättning för skadeförebyggande åtgärder omfattas av begränsningsrätten.

Vissa slag av fordringar faller utanför reglerna om globalbegränsning. För åtskilliga sådana fordringar finns dock speciella begränsningsregler. Bärgarlön kan inte sättas högre än det bärgades värde. Bidrag till gemensamt haveri överstiger sällan värdet av det dragande kapitalet. Ersättningsskyldighet i anledning av oljeskada orsakad av oljeutsläpp från tankfartyg begränsas

enligt särskilda regler. Sak samma gäller fordringar i anledning av atomskada. Någon begränsningsrätt föreligger över huvud taget inte för fordringar i anledning av skada som har åsamkats besättningsmedlem.

Rätten till ansvarsbegränsning kan bortfalla på grund av den begränsningsberättigades eget handlande. Enligt gällande regler har redare som genom egen vårdslöshet orsakat skada inte rätt att begränsa sitt ansvar. I förslaget har området för det obegränsade ansvaret inskränkts genom att det föreskrivs att bara den skall gå miste om begränsningsrätten som själv har orsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Obegränsat ansvar kan aktualiseras t. ex. när redaren eller den centrala ledningen hos ett rederi har orsakat skadan genom uppsåtligt eller i det närmaste uppsåtligt handlande.

Begränsningssystemet överensstämmer på så sätt med nuvarande regler att det finns ett särskilt begränsningsbelopp för personskador och ett för övriga skador, dvs. främst sakskador. Personskadorna prioriteras fortfarande genom att eventuellt obetalda delar av personskadefordringarna får konkurrera på lika villkor med övriga fordringar i det begränsningsbelopp som är avsett för dessa. Jämfört med det nuvarande begränsningssystemet innebär förslaget den betydelsefulla skillnaden att fordringar i anledning av skador på det egna fartygets passagerare skall tillgodoses ur ett särskilt begränsningsbelopp. Detta är konstruerat så att det endast i undantagsfall torde bli aktuellt att tillämpa reglerna om globalbegränsning på passagerares skadeståndsfordringar.

Begränsningsbeloppen är i förhållande till de belopp som nu gäller avsevärt högre för de små och medelstora fartygen. Vid beräkningen av beloppen används liksom f. n. tonnageprincipen, dvs. beloppen beräknas på grundval av fartygets tonnage. I förslaget grundar sig beräkningen dock på bruttotonnaget enligt 1969 års skeppsmätningskonvention och inte som nu på ett särskilt framräknat s. k. ansvarstonnage. Begränsningsbeloppen, som enligt gällande bestämmelser uttrycks i Poincaréfrancs, anges i förslaget i internationella valutafondens särskilda dragningsrätter, SDR. En SDR motsvarar ca 5 kr. 50 öre i svenskt mynt.

För personskador och sakskador m. m. föreskrivs minimibelopp för fartyg med ett tonnage på 500 ton eller därunder. För personskador är minimibeloppet 333 000 SDR (ca 1,8 milj. kr.) och för sakskador 167 000 SDR (ca 0,9 milj. kr.). Härefter ökar begränsningsbeloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Ökningarna blir något mindre per steg för de större fartygen.

Vid beräkning av begränsningsbeloppet för passagerares ersättningsanspråk för personskador tillämpas inte tonnageprincipen. I stället bestäms beloppet på grundval av det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har rätt att transportera. Ansvarsgränsen skall motsvara 46 666 SDR (ca 250 000 kr.) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget får föra, dock högst 25 milj. SDR (ca 135 milj. kr.).

Begränsningsbeloppen för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen avser, skall motsvara de begränsningsbelopp som gäller för ett fartyg med ett tonnage på 1 500 ton, dvs. ett större bärgningsfartyg.

Om den som har ett skadeståndskrav väcker talan mot redaren eller begär

kvarstad kan redaren upprätta en begränsningsfond. Detta är dock inte någon förutsättning för rätten att åberopa ansvarsbegränsning. Fonden anses upprättad av alla personer som kan åberopa samma begränsningsbelopp och den skall användas till betalning av alla fordringar för vilka beloppet gäller. När en fond har upprättats utgör den i princip hinder mot kvarstad och andra säkerhetsåtgärder; de säkerhetsåtgärder som redan har vidtagits skall hävas.

Sedan en begränsningsfond har upprättats får särskild talan inte väckas som angår en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning. Inte heller frågan huruvida den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning får göras till föremål för talan i annan ordning. Samtliga sådana frågor skall lösas inom ramen för fondproceduren, det s. k. begränsningsmålet. I detta mål sker även fördelning av fonden. Frågor om begränsningsfond och dess fördelning regleras närmare i 15 kap.

Begränsningsfonden eller, om sådan inte har upprättats, begränsningsbeloppet fördelas mellan borgenärerna i förhållande till fordringarnas storlek. Har redaren eller någon annan reglerat en fordran innan fördelningen sker, inträder han i den rätt som vederbörande borgenär skulle ha haft vid fördelningen.

I 10 kap. har även tagits in bestämmelser om hur reglerna om globalbegränsning skall tillämpas i vanliga tvistemål i de fall då en begränsningsfond inte har upprättats.

Liksom f. n. skall frågor om begränsningsbeloppets storlek och fördelning kunna överlämnas till avgörande av dispaschör.

Reglerna om globalbegränsning är i princip tillämpliga på alla slag av fartyg. Utredningen har emellertid ansett att särskilda regler bör gälla för krigsfartyg och andra fartyg som används uteslutande för statsändamål. Sålunda föreslås att ansvarsgränserna för sådana fartyg inte i något fall skall få understiga de gränser som gäller för ett fartyg med ett tonnage på 5 000 ton. Har den skada på vilken fordringen grundas orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning, föreligger enligt förslaget över huvud taget inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Dessa bestämmelser gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning och bärgning. Frågan om ansvarsbegränsning för krigsfartyg och andra statsfartyg berörs i ett särskilt yttrande.

Även för oljeborrningsfartyg o. l. föreslår utredningen särskilda ansvarsgränser om fordringarna avser ersättning för skada som har orsakats medan fartyget används för borrning. För fordringar som endast avser personskada är begränsningsbeloppet 12 milj. SDR. (ca 66 milj. kr.) och för övriga fordringar 20 milj. SDR (ca 110 milj. kr.). Nu angivna ansvarsgränser skall enligt förslaget även tillämpas på oljeborrplattformar o. l.

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol skall svensk lag tillämpas. Ett undantag gäller fordringar på ersättning för skada som har åsamkats ombordanställda. Om lagen i en annan konventionsstat är tillämplig på tjänsteavtalet skall frågan om, och i så fall till vilket belopp, ansvarigheten är begränsad avgöras enligt lagen i denna stat.

Bestämmelser om begränsningsfond

I betänkandet föreslås vissa processuella regler som i huvudsak avser upprättande och fördelning av begränsningsfond. Dessa bestämmelser, som avses vara gemensamma för begränsningsfond som kan upprättas enligt 10 kap. och sådan fond som skall upprättas enligt lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss, har intagits i ett nytt 15 kap.

När en fond är upprättad skall detta kungöras av rätten och borgenärerna uppmanas att inom viss tid anmäla sina fordringar hos rätten. Fördelningsförfarandet igångsätts genom att talan väcks i ett särskilt begränsningsmål. I detta mål avgörs frågor om ansvar och ansvarsbegränsning och frågor om skadeståndsfordringarnas storlek o. l. Eventuella tvistefrågor behandlas först vid ett s. k. fondsammanträde. Kvarstår tvistefrågor sedan sammanträdet har avslutats kan rätten, om så begärs, pröva tvisten vid särskild handläggning. När samtliga tvister är avgjorda skall rätten genom dom fördela fonden. Lagakraftvunnen dom i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek och fondens fördelning är bindande gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden. Detta gäller oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

Ändringar i oljeansvarighetslagen

Eftersom bestämmelserna i 15 kap. är tillämpliga även på begränsningsfond som avses i oljeansvarighetslagen föreslås att motsvarande processuella bestämmelser i denna lag upphävs. I denna lag föreslås också en ny bestämmelse. Undantaget för oljeskador i 10 kap. sjölagen har på grund av 1976 års begränsningskonvention måst utformas på sådant sätt att vissa krav på ersättning för oljeskador varken omfattas av 10 kap. eller oljeansvarighetslagen. För att ansvaret för sådana skador inte skall vara obegränsat har i en ny 23 § i oljeansvarighetslagen införts en särskild ansvarsgräns för dessa skador, uppgående till samma belopp som gäller för övriga oljeskador enligt oljeansvarighetslagen.

Bestämmelser om passagerarbefordran

De nuvarande bestämmelserna i 6 kap. sjölagen bygger i huvudsak på ett i Tokyo år 1969 antaget utkast till internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss, det s. k. Tokyoutkastet. Med detta utkast som grund utarbetades 1974 års Aténkonvention. Den nuvarande svenska lagstiftningen överensstämmer därför redan i allt väsentligt med konventionen. Eftersom begränsningsbeloppen i Aténkonventionen på grund av inflationen har minskat avsevärt i realvärde, anser sig utredningen emellertid inte kunna förorda att Aténkonventionen ratificeras. I stället föreslår utredningen att de begränsningsbelopp som nu finns i 6 kap. sjölagen skall höjas och att Sverige i samråd med de övriga nordiska länderna inom IMCO tar upp frågan om en revision av konventionen med sikte på en förhöjning av

begränsningsbeloppen. Utredningen har utarbetat de förslag till ändringar i 6 kap. sjölagen som krävs för att den svenska lagstiftningen, bortsett från begränsningsbeloppen, skall anpassas till konventionen.

De ansvarsgränser som nu föreslås motsvarar i stort sett en justering av konventionens begränsningsbelopp med hänsyn tagen till inflationen sedan 1974. För varje passagerare föreslås i fråga om personskada ett belopp om 100 000 SDR (ca 550 000 kr.). Ersättning för skada som beror på att passageraren blir försenad föreslås begränsad till 2 000 SDR (ca 11 000 kr.). När det gäller skada på eller förlust eller försening av handresgods föreslås begränsningsbeloppet vara 1 300 SDR (ca 7 000 kr.) per passagerare. Beträffande annat resgods, dvs. i huvudsak polletterat resgods, föreslås ett begränsningsbelopp om 2 000 SDR (ca 11 000 kr.) och för fordon 8 000 SDR (ca 45 000 kr.). För dyrbarheter som bortfraktaren har mottagit för säker förvaring föreslås en särskild ansvarsgräns om 5 000 SDR (ca 27 500 kr.) per passagerare.

Förslaget innefattar även en höjning av de självriskbelopp som gäller f. n. Således föreslås ett belopp om 150 SDR (ca 825 kr.) för varje fordon som skadas och ett belopp om 20 SDR (ca 110 kr.) för annan resgodsskada resp. skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Av de sakliga ändringar som i övrigt har vidtagits i 6 kap. kan nämnas att området för bortfraktarens presumtionsansvar vid personskada och förlust av eller skada på handresgods utökats till att gälla även vid fel i fartyget. De tvingande reglerna i 6 kap. skall liksom f. n. gälla vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater; dessutom föreslås de vara tillämpliga vid annan befordran under förutsättning att svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler. Möjligheten till ansvarsfriskrivning för levande djur har tagits bort. Slutligen har vissa ändringar skett i bestämmelserna om laga domstol i 337 §.

Summary

The Swedish Maritime Committee, appointed by the Government in 1977 to review certain parts of the Maritime Code, has submitted a report concerning limitation of shipowners' liability. The Committee proposes Swedish ratification of the Convention on Limitation of Liability for maritime claims, adopted in London in 1976. In its report the Committee furthermore puts forward proposed amendments of the rules concerning carriage of passengers by sea, which are intended to bring the rules in line with the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, adopted in 1974. The Committee considers, however, that in view, *inter alia,* of the inflation since 1974 the limits set on liability in the Athens Convention cannot be considered adequate and suggests an increase of the amounts. As a consequence, the Committee does not find itself in the position to be able to propose Swedish ratification of the Athens Convention. Instead, the Committee suggests that the Swedish Government should initiate discussions within the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) with a view to revising the Convention in this respect.

The report has been prepared in close cooperation with governmental committees appointed in Denmark, Finland and Norway.

Limitation of liability for maritime claims

The chapter of the Maritime Code dealing with limitation of liability (so called global limitation) is at present based on the rules of the 1957 Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships. Due to inflation the amounts set out in these rules have now become less than half what they were in 1957. In view of the increase of the amounts in the 1976 Convention and the specific amounts to be afforded to passenger claims, as well as other improvements which the new Convention represents, the Committee proposes that Swedish law on this subject should, as soon as Swedish denunciation of the 1957 Convention has taken effect, be based on the 1976 Convention.

The Committee notes that the provisions of the 1976 Convention concerning review of the limits set on liability are not satisfactory. In particular, it is considered a distinct disadvantage that there is in the Convention no rule to the effect that a State which has accepted revised limits may apply these also in respect of those Contracting States which have not

accepted the revised limits. The proposal that the Convention should nevertheless be ratified has been based on the conviction that international uniformity in this sphere is highly desirable. The Committee stresses the necessity that the Government follow the developments closely and take adequate action—in the form of proposals for review conferences or of denunciation—should the real value of the amounts involved decrease significantly.

In certain respects the Convention allows Contracting States to introduce in their national law provisions different from those of the Convention. Thus it is possible to give a certain priority to claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways as well as aid to navigation. The Committee has been informed that in Sweden there have in the past been very few cases where limitation of these kinds of claims has been invoked and that the amount of the unpaid claims has then been insignificant. Therefore it is suggested that no such priority rule should be introduced. For the same reasons the Committee does not suggest that use should be made of the possibility of reservation which the Convention permits with respect to claims relating to wreck removal and similar claims.

Under the Convention there is further the possibility to introduce in national law specific provisions regulating the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons. The Committee has been informed of the estimated costs for insurance of these ships up to the amounts of liability established in the Convention and has found these to be reasonable. No special rules for the smaller vessels are proposed therefore. It is also considered that, as has been the case in the past, the rules should be the same whether the vessels are sea-going or intended for navigation on inland waterways.

The present provisions on limitation of liability do not apply to air-cushion vehicles and no change in this respect is proposed. With regard to ships which are constructed for or adapted to, and engaged in, drilling, specific amounts are suggested which are higher than those provided for in the Convention (12 million SDR for personal claims and 20 million SDR for property claims). Mobile platforms which are intended for the purpose of exploring or exploiting the sea-bed and its resources are to be considered as ships for the purpose of the rules on limitation of liability; in respect of platforms the higher amounts shall always apply.

In principle the rules on limitation of liability which are at present in force apply also to warships and other ships used for governmental purposes. However, in a recent case decided by the Supreme Court an important exception to this general rule was laid down; the rules on limitation of liability were deemed not to apply when the damage was caused by a submarine operating below sea level. On the basis of this decision it is proposed that the rules on limitation of liability shall not apply when damage is caused by the particular attributes of a state-owned ship used for governmental activities or due to the specific way in which it was used. If the damage was not so caused, it is suggested that the liability should not be less than that for a ship of 5,000 tons. Salvage operations and ice breaking are not to be considered as governmental activities.

Special provisions on the setting up and distribution of a limitation fund are proposed which are intended to be applied also in cases of liability for oil pollution damage. However, only in these latter cases will the setting up of a fund be a prerequisite for the right to invoke limitation of liability.

Carriage of passengers by sea

The present provisions on liability towards passengers are based on the draft convention adopted by the Comité Maritime International (CMI) in Tokyo in 1969. This draft was the basis for the Athens Convention and very few changes are therefore necessary in order to bring present legislation into line with the Athens Convention.

As previously mentioned, specific limits of liability—different from those of the Convention—are being proposed by the Committee. These limits are with respect to personal injury 100,000 SDR, delay of a passenger 2,000 SDR, damage to or loss of or delay of cabin luggage 1,300 SDR, other luggage 2,000 SDR, vehicles 8,000 SDR and, lastly, with respect to valuables deposited with the carrier 5,000 SDR.

Författningsförslag

1 Förslag till
Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)[1]

dels att 172 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 15 kap. 344–355 §§ skall betecknas 16 kap. 365–376 §§,

dels att 39, 120, 168, 171, 173, 174, 176–180, 182–189, 191–197, 199–201, 233–243, 261, 328, 337 och de nya 369 och 372–374 §§ samt rubrikerna närmast före 200 och 369 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas sexton nya paragrafer, 243 a § och, i ett nytt 15 kap. med ny kapitelrubrik, 350–364 §§, allt av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 kap.	
Om skeppsregistrering	
39 §	
Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i *351 §*.	Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i *372 §*.

Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. I stället för bevis eller handling, som

[1] Lagen omtryckt 1975:1289.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återfordras, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som innehar handlingen är skyldig att ingiva den för detta ändamål. I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.	
Talan mot beslut om rättelse får föras även av myndighet som avses i *351 §*.	Talan mot beslut om rättelse får föras även av myndighet som avses i *372 §*.

5 kap.

Om befordran av gods

120 §

Skadestånd enligt 118 § beräknas efter värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget. Detta värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börs- eller marknadspris finnes, efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

Bortfraktarens ansvarighet är dock begränsad till tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt. *Med franc förstås den värdeenhet som angives i 348 §.*	Bortfraktarens ansvarighet är dock begränsad till tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt. *Vad som förstås med franc anges i 369 §.*

Användes behållare (container), pall eller liknande transportanordning för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av andra stycket varje kolli eller enhet som angivits i konossement eller annan frakthandling anses utgöra ett kolli eller en enhet. I övrigt skall det samlastade godset anses utgöra en enhet.

Genom överenskommelse mellan bortfraktaren och avlastaren kan gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än som följer av andra och tredje styckena. Har uppgift av avlastaren om godsets art och värde utan förbehåll införts i konossement eller annan frakthandling, skall detta värde gälla som gräns för ansvarigheten, om denna därigenom blir högre än enligt nämnda stycken, och vid tillämpning av första stycket anses utgöra godsets verkliga värde, om ej annat styrkes.

Bestämmelserna i denna paragraf om begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla ej, om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

168 §

Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118–123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt *347 §* första stycket 5 och	Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118–123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt *368 §* första stycket 5 och

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
fjärde stycket ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.	fjärde stycket ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Utan hinder av första stycket får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Han får också förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur eller för gods, som i fraktavtalet angives som lastat på däck och befordras på det sättet, samt träffa överenskommelse rörande gemensamt haveri.

Är det avtalat eller klart förutsatt att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får denne förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som orsakas medan godset är i den andres vård.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka befordringen skall utföras, skäligt att genom särskild överenskommelse inskränka bortfraktarens ansvarighet eller eljest utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall sådan överenskommelse gälla, förutsatt att konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.

6 kap.

Om befordran av passagerare och resgods

Inledande bestämmelser

171 §

Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som, yrkesmässigt eller mot vederlag, genom avtal åtager sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning men ej enligt certeparti eller konossement. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest har i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.	*I detta kapitel avses med* *bortfraktare: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot vederlag, 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*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran;
	handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon.
	173 §
Bestämmelserna i detta kapitel *gälla ej* i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.	Bestämmelserna i detta kapitel *gäller inte* i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.
	174 §
Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är passagerare eller är i bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, och tillskyndas han därvid skada, som avses i 188 eller 189 §, *ha* bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet *på bortfraktarens sida motsvarande tillämpning* till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.	*Om någon som varken är passagerare eller är anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada av det slag* som avses i 188 eller 189 §, *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.
	176 §
Gäller befordringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren *ej* utföra befordringen med annat fartyg.	Gäller befordringsavtalet *ett* bestämt fartyg, får bortfraktaren *inte* utföra befordringen med annat fartyg.
	177 §
Avser befordringsavtalet bestämd person, får denne *icke till annan* överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan påbörjats får överlåtelse *ej* äga rum även om avtalet *ej* avser bestämd person.	Avser befordringsavtalet *en* bestämd person, får denne *inte* överlåta sin rätt enligt avtalet *till någon annan.* Sedan resan påbörjats får överlåtelse *inte* äga rum, även om avtalet *inte* avser *en* bestämd person.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
178 §	
Passageraren är skyldig att *iaktta-ga* föreskrifter om ordning och säkerhet under *befordringen.*	Passageraren är skyldig att *iaktta* föreskrifter om ordning och säkerhet under *resan.*
Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning *i* anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem *ha motsvarande tillämpning i fråga om* passagerare.	Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning *med* anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem *skall även tillämpas på* passagerare.
179 §	
Passagerare får *medföra* resgods i skälig omfattning.	Passageraren får *föra med sig* resgods i skälig omfattning.
Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för *fartyg, liv eller annat gods,* skall han upplysa bortfraktaren *därom* före resans början. Detsamma gäller, om *annat resgods än handresgods* kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan *befordringen* börjar.	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 sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan *resan* börjar.
180 §	
Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att *medföra* resgods, som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för *fartyg, liv eller gods.*	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 det iland eller 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 *fartyg, liv eller gods* att det *ej* är försvarligt att behålla det ombord.	Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna *föra iland, 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.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	182 §
Bortfraktaren är *icke* skyldig att lämna ut *annat resgods än handresgods* förrän passageraren betalt för *befordringen* och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir *betalning, äger* bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna *täckas*.	Bortfraktaren är *inte* skyldig att lämna ut *resgods som inte är 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 annat betryggande sätt sälja så mycket *av det* att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna *täcks*.
	183 §
Om befordringsavtal avser bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller *förklaras efter skada icke vara iståndsättligt,* upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.	Om befordringsavtal avser *ett* bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller *efter skada förklaras inte kunna sättas istånd,* upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.
Blir fartygets avgång från den ort där *befordringen* skall börja väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.	Blir fartygets avgång från den ort där *resan* skall börja väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.
	184 §
Uppehålles fartyget under resan så att det *icke* skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan *fortsättes,* eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada *icke vara iståndsättligt,* skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden *därför*. Underlåter bortfraktaren detta, har passageraren rätt att häva avtalet.	*Om fartyget uppehålls* under resan så att det *inte* skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan *fortsätts,* eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada *inte kunna sättas istånd,* skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden *för detta*. Underlåter bortfraktaren detta, har passageraren rätt att häva avtalet.
Måste passageraren uppehålla sig iland på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehälle och bära kostnaden *därför*.	Måste passageraren uppehålla sig iland på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehälle och bära kostnaden *för detta*.
	185 §
Anträder passageraren *icke* resan	*Påbörjar* passageraren *inte* resan

Nuvarande lydelse

eller avbryter han den, skall *avtalad befordringsavgift likväl* betalas. *Vad som nu sagts gäller dock ej, om passagerarens underlåtenhet att anträda eller fullfölja resan beror av att han insjuknat eller avlidit eller av annan skälig anledning och bortfraktaren underrättats härom inom rimlig tid.*

Är passageraren enligt första stycket skyldig att *utgiva avtalad befordringsavgift,* skall *denna* dock *nedsättas* med skäligt belopp, om bortfraktaren medfört annan passagerare i hans ställe eller *eljest* begränsat eller, *med iakttagande av tillbörlig omsorg,* kunnat begränsa sin skada.

Föreslagen lydelse

eller avbryter han den, skall *det avtalade biljettpriset ändå* betalas. *Om passageraren 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 skäligt belopp, om bortfraktaren *har* medfört *en* annan passagerare i hans ställe eller *på annat sätt har* begränsat eller *borde ha* kunnat begränsa sin skada.

186 §

Visar det sig, sedan befordringsavtal 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 sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva *befordringsavtalet även om resan börjat. Häves* avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

Visar det sig, sedan befordringsavtal 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 sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva *avtalet. Detta gäller även om resan har börjat. Hävs* avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

187 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som avses i 185 § första stycket andra punkten eller *häves befordringsavtalet* enligt 184 § eller, sedan resan börjat, enligt 186 §, skall *befordringsavgiften betalas med avdrag för belopp, som bestämmes med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.*

Har bortfraktaren *mottagit* betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom, skall han *återbära* överskottet.

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som avses i 185 § första stycket andra punkten eller *hävs avtalet* enligt 184 § eller, sedan resan börjat, enligt 186 §, 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 sålunda tillkommer honom, skall han *betala tillbaka* överskottet.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	Om ansvarighet på bortfraktarens sida
	188 §
Bortfraktaren är ansvarig för *skada till följd av att passageraren avlider eller drabbas av kroppsskada på grund* av händelse under *befordringen eller försenas,* om skadan vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon *för vilken denne svarar.*	Bortfraktaren är ansvarig för *personskada som orsakats* av 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 passageraren försenas.*
	189 §
Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av händelse under *befordringen eller försenas,* om skadan vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon *för vilken han svarar.* Med försening *likställes* dröjsmål med utlämning av *resgods* på bestämmelseorten.	Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av 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;* med försening *likställs* dröjsmål med utlämning av *resgodset* på bestämmelseorten.
Bortfraktaren är *icke* skyldig att ersätta *penningar,* värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter, *om han ej uttryckligen åtagit sig sådan ansvarighet.*	Bortfraktaren är *inte* skyldig att ersätta *pengar,* värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter *annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring.*
	191 §
Bortfraktaren skall till sitt fredande från ansvarighet visa, att skada som avses i 188 eller 189 § *ej* orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon *för vilken han svarar.* I fråga om personskada *samt* förlust av eller skada på handresgods gäller dock vad nu sagts endast om skadan inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion *eller brand.*	*För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren* visa, att skada som avses i 188 eller 189 § *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 vad nu sagts endast om skadan *har* inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion, *brand eller fel i fartyget.*
	192 §
Bortfraktarens ansvarighet skall *ej* överstiga *sjuhundratusen francs för varje passagerare vid personskada*	Bortfraktarens ansvarighet skall *inte* överstiga, *vid personskada 100 000 särskilda dragningsrätter*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
och sextontusen francs för varje passagerare vid försening av passageraren.	*(SDR) för varje passagerare och vid försening av passageraren 2 000 SDR för varje passagerare.*
Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten *ej* överstiga	Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten *inte* överstiga
1. *tiotusen francs* för varje passagerare i fråga om handresgods, *som icke förvaras i eller på medfört fordon;*	1. *1 300 SDR* för varje passagerare i fråga om handresgods;
	2. *5 000 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har mottagit för säker förvaring;*
2. *femtiotusen francs* för varje fordon *jämte resgods, som förvaras i eller på fordonet;* och	3. *8 000 SDR* för varje fordon; och
3. *sextontusen francs* för varje passagerare i fråga om annat resgods.	4. *2 000 SDR* för varje passagerare i fråga om annat resgods.
I fråga om skada på eller förlust av handresgods, som avses i andra stycket 1, gäller begränsningen för varje skadebringande händelse och i övrigt för varje resa. Begränsningen gäller *icke* ränta och rättegångskostnader.	*Begränsningsbeloppen avser det sammanlagda ansvaret för varje resa.* Begränsningen gäller *inte* ränta och rättegångskostnader.
Med francs förstås den värdeenhet som angives i 348 §.	*Vad som förstås med SDR anges i 369 §.*
	Bortfraktaren kan *skriftligen åta sig* ansvarighet till högre belopp än som *föreskrivs i denna paragraf.*
193 §	
Bortfraktaren kan *genom uttrycklig överenskommelse åtaga sig* ansvarighet till högre belopp än som *föreskrives i 192 §. Han äger på samma sätt förbehålla sig att passageraren själv skall stå risken* intill ett belopp av	*Bortfraktaren har rätt att från skadeståndet göra avdrag för passagerares självrisk* intill ett belopp av
1. *ettusenfemhundra francs* för varje fordon som skadas;	1. *150 SDR* för varje fordon som skadas;
2. *tvåhundra francs* för annan resgodsskada; och	2. *20 SDR* för annan resgodsskada; och
3. *tvåhundra francs* för skada på grund av försening.	3. *20 SDR* för skada på grund av försening *av passagerare eller resgods.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Avräkning för självrisk sker från skadans belopp.	*Avräkning skall ske från skadans belopp innan fråga om begränsning av ansvaret enligt 192 § prövas.*
	194 §
Bortfraktaren har *ej* rätt att åberopa bestämmelserna i 192 § om begränsning av ansvarigheten eller *överenskommelse om* självrisk *för passageraren enligt 193 §*, om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.	Bortfraktaren har *inte* rätt att åberopa bestämmelserna i 192 *och 193 §§* 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.
	195 §
Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet *gälla* även om talan mot honom *icke* grundas på befordringsavtalet.	Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet *gäller* även om talan mot honom *inte* grundas på befordringsavtalet.
197 §	*196 §*
Utföres befordringen helt eller delvis av annan än bortfraktaren, *förblir denne likväl* ansvarig som om han själv utfört hela befordringen. Härvid *gälla* bestämmelserna i detta kapitel i tillämpliga delar.	*Om* befordringen helt eller delvis *utförs* av *någon* annan än bortfraktaren, *är bortfraktaren dock* ansvarig som om han själv *hade* utfört hela befordringen. Härvid *gäller* bestämmelserna i detta kapitel i tillämpliga delar.
Utför den andre befordringen med fartyg, är han jämte bortfraktaren och enligt samma regler som denne ansvarig för sin del av befordringen. Bestämmelserna i 196 § ha motsvarande tillämpning. Bortfraktarens och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 192 §.	*Den som utför befordringen med fartyg är 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, såvida han inte skriftligen har samtyckt till det.* *I den mån ansvar åvilar både bortfraktaren och personer som avses i andra stycket svarar de solidariskt.*
196 §	*197 §*
Föres talan mot någon *för vilken bortfraktaren svarar* enligt 233 § är	*Förs* talan mot någon *som bortfraktaren svarar för* enligt *196 eller*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och *den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej* sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som *föreskrives* i 192 §.	233 §, 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 den gräns för ansvarigheten som *föreskrivs* i 192 §.
Bestämmelserna i första stycket *gälla icke* till förmån för den som visas ha vållat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.	Bestämmelserna i första stycket *gäller inte* till förmån för den som visas ha vållat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att *sådan* skada sannolikt skulle uppkomma.
	199 §
Bestämmelser om hänskjutande till viss domstol eller till skiljemän av tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods *finnas* i 337 §.	*Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör* ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods *finns* i 337 §.
Bestämmelser om preskription *finnas* i *347 §*.	Bestämmelser om preskription *finns* i *368 §*.
Vissa bestämmelser om tillämpningen	*Om avtalsvillkors giltighet*
	200 §
Bestämmelserna i 181–198 §§ kunna ej åsidosättas genom avtal till passagerarens nackdel vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland och Norge eller mellan dessa stater, ej heller vid befordran med avtalsenlig avgångsort eller bestämmelseort i någon av dessa stater. Vad nu sagts gäller även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på befordringen.	*Bestämmelserna i 178 § får inte åsidosättas genom avtal.* *Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181–198 §§, 337 § andra stycket och 368 § första stycket 6 och 7 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 annat är avtalat eller följer av sedvänja.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	201 §
Utan hinder av 200 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet såvitt rör passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han gått iland. *Detsamma gäller i fråga om handresgods för tiden innan detta föres ombord och efter det att det förts iland. För sjötransport mellan fartyg och land äro sådana förbehåll tillåtna i den mån transporten ej omfattas av befordringsavgiften eller utföres med transportmedel, som annan än bortfraktaren ställer till förfogande. Bortfraktaren får alltid förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur.*	Utan hinder av 200 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet såvitt rör passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han gått iland; *sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransport mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.* *I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts iland. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och ej heller för tid då handresgodset är i bortfraktarens vård, medan passageraren vistas i terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanläggning.*
Är det avtalat *eller klart förutsatt,* att befordringen *helt eller till bestämd del* skall utföras av annan *än bortfraktaren,* får *denne också* förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av händelse under den del av befordringen som *utföres* av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.	Är det avtalat att *en bestämd del av* befordringen skall utföras av annan *namngiven redare,* får *bortfraktaren* förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av händelse under den del av befordringen som *utförs* av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

10 kap.

Om redares ansvarighet

233 §

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Vad redaren sålunda *utgivit* har	*Skadestånd som* redaren sålunda

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
han rätt att *söka åter* av den som vållat skadan.	*betalat* har han rätt att *kräva tillbaka* av den som vållat skadan.
Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet *finnas*, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap. samt i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.	Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet *finns*, utom i detta kapitel, i 5 och 6 kap. samt i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.
	234 §
1 mom. Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän lag, är ansvarigheten begränsad vad angår	*Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel. Samma rätt har sådan ägare av fartyg som ej är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 235 § första stycket 4, 5 och 6.*
1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;	*Om ansvar görs gällande mot någon, för vilken redaren eller annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.*
2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;	*Den som meddelat försäkring av ansvarighet för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.*
3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;	
4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt	
5. ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.	
Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst, som befinner sig ombord eller vilkens åligganden stå i samband med fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av	

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.	
Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.	
2 mom. Har redaren motfordran mot borgenären och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp varmed fordringen överstiger motfordringen.	
	235 §
Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusenetthundra francs för ton, dock med minst sexhundratrettiotusen francs.	*Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av*
	1. person- eller sakskada, om skadan uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
Ansvarighetsgränsen gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.	*2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,*
Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. Vad som förstås med franc bestämmes i 348 §.	*3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet, som inte grundar sig på avtal, och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,*
	4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, vilket sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak,
	5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, samt
	6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada, för vilken ansvarsbegränsning gäller, samt skada som orsakats av sådana åtgärder.
	Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.
	236 §
Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 235 § första stycket andra punkten. Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i samma stycke första punkten. *Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.* *Har redaren betalt fordran som avses i denna paragraf, skall han anses träda i fordringsägarens ställe med samma rätt som denne och fordringsbeloppet medtagas vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, såvitt fordringen kunnat här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.*	*Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande* *1. fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärd som avses i 235 § första stycket 4, 5 eller 6,* *2. fordran med anledning av oljeskada av det slag som avses i 1 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss och som orsakats av fartyg som befordrade olja som bulklast,* *3. fordran underkastad en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,* *4. fordran med anledning av atomskada vållad av ett atomfartyg,* *5. fordran med anledning av skada som åsamkats anställd som avses i 234 § andra stycket och vilkens åligganden står i samband med fartygets drift eller bärgningen, samt* *6. fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnad.*
	237 §
Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp,	*Rätt till ansvarsbegränsning föreligger ej för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.	
Har redaren ställt säkerhet för ett mindre belopp än i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.	
Om redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, skall på hans yrkande tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten frigivas.	
Vad i denna paragraf är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, om säkerheten ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.	
	238 §
Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren visar att han, innan åtgärden genomförts, utom riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § i någon av följande hamnar:	*Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.*
1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;	*1. För fordringar med anledning av personskada, som tillfogats fartygets egna passagerare, är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.*
2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;	*2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen för fartyg, vars tonnage inte överstiger 500 ton, 333 000 SDR. Överstiger fartygets tonnage 500 ton höjs ansvarsgränsen enligt följande:*
3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.	*för varje ton från 501 till 3 000 ton med 500 SDR,*
Har i fall som avses i första stycket säkerheten ställts i annan ort än där angives, prövar rätten eller överexekutor med hänsyn till omständigheterna, huruvida handräckningsåtgärd, som nu sagts, skall vägras eller hävas.	*för varje ton från 3 001 till 30 000 ton med 333 SDR,*
	för varje ton från 30 001 till 70 000 ton med 250 SDR, och
	för varje ton över 70 000 ton med 167 SDR.
Vad i första och andra styckena är	*3. För andra slag av fordringar samt fordringar som inte tillgodoses*

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
stadgat gäller även om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.	*med de i 2 angivna beloppen är ansvarsgränsen för fartyg, vars tonnage inte överstiger 500 ton, 167 000 SDR. Överstiger fartygets tonnage 500 ton höjs ansvarsgränsen enligt följande:*
	för varje ton från 501 till 30 000 ton med 167 SDR,
	för varje ton från 30 001 till 70 000 ton med 125 SDR, och
	för varje ton över 70 000 ton med 83 SDR.
	4. Ansvarsgränserna i 1–3 gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot redaren, ägare av fartyg som ej är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift och fartygets befraktare 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 ett fartyg med ett tonnage på 1 500 ton. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot sådan bärgare och mot någon för vilken han svarar.
	6. Med fartygets tonnage avses bruttotonnaget beräknat enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. Vad som förstås med SDR anges i 369 §.
Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.	
239 §	
Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 235 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch.	*Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.*
I fråga om dispasch enligt första stycket gälla i tillämpliga delar	*Om det belopp som avses i 238 § 2 inte räcker till för betalning av där angivna fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det i*

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
bestämmelserna i 7 kap. om generaldispasch. Bestämmelse som avser haverideläggare gäller därvid i stället sakägare.	238 § 3 nämnda beloppet med samma rätt som där angivna fordringar.
Kostnaden för dispaschen ersättes av redaren, om icke borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till dispasch eller eljest särskilda skäl föranleda annat.	Har redaren eller annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han intill det belopp han betalat i borgenärens rätt.
	Visar redaren eller annan att han framdeles kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, kan rätten förordna att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.
	240 §
Har redaren utbetalt vad som åligger honom att utgiva enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten och visar sig sedan annan borgenär hava ägt rätt till betalning av ansvarighetsbeloppet, har redaren dock icke någon ytterligare betalningsskyldighet, därest redaren, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, denna meddelades, icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.	Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i riket har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts.
Borgenär, som sålunda uppburit vad som rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, såvida han ägde kunskap om fordringen, när han erhöll betalningen.	En begränsningsfond anses upprättad av alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns och till betalning av alla fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.
	Den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller den som har en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning kan väcka talan i begränsningsmål.
	Särskild talan om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning eller angående fråga huruvida den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning får inte väckas sedan en begränsningsfond upprättats.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap.
	241 §
Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.	*Den som gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond, vilken upprättats i Sverige eller annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.*
Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren eller den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse.	*Sedan en begränsningsfond upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge, kan kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon, på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning, inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har handräckning eller utmätning redan skett skall åtgärden hävas. Säkerhet som ställts för att avvärja handräckning eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.*
Det sammanlagda belopp, till vilket redare och övriga i denna paragraf omförmälda personer äga begränsa sin ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 §.	*Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket kan rätten avslå begäran om kvarstad, annan handräckning eller utmätning, häva handräckning eller utmätning som redan skett eller frige säkerhet som ställts. Begäran om handräckning eller utmätning skall dock avslås och, om fonden upprättats innan sådan åtgärd företagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i*
	a) den hamn där den händelse inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	anlöpt efter händelsen; eller *b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som åsamkats person ombord på fartyget; eller* *c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.* *Bestämmelserna i första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond, som upprättats i en stat som inte är konventionsstat, är jämställbar med begränsningsfond som avses i 240 §.* *Bestämmelserna i denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.*
	242 §
Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet. *Beträffande ansvarighet som avses i 234 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet regleras av lagen i annan stat, som är ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.*	*Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.* *I mål om fordran som är föremål för ansvarsbegränsning skall rätten vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen skall förbehåll om detta tas in i domen.* *Beträffande verkställighet av en dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket gäller bestämmelserna i utsökningslagen. Innehåller domen sådant förbehåll kan den verkställas utan hinder härav, såvida inte en begränsningsfond upprättas och rätten enligt 241 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.*

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	Parterna kan överlämna frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till dispaschör. Talan mot dispaschörens beslut förs i samma ordning som talan mot dispasch.
	243 §
Regeringen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.	*Ansvarsgränserna för krigsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med ett tonnage på 5 000 ton. Om en fordran avser ersättning för skada som orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.* *Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrning efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.* *Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de i andra stycket angivna beloppen.*
	243 a §
	När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol skall

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	svensk lag tillämpas. Föreligger en fordran som avses i 236 § 5 och är lagen i annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag. *Bestämmelserna i 234–243 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av skadevållares ansvar.* *Med konventionsstat förstås i detta kapitel stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.*

11 kap.

Om sjöpanträtt och skeppshypotek

261 §

Ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge, som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för fordran, har rätt att i den ordning som angives i detta kapitel hos registermyndigheten erhålla inskrivning i egendomen av visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i *francs som avses i 348 §*. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.	Ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge, som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för fordran, har rätt att i den ordning som angives i detta kapitel hos registermyndigheten erhålla inskrivning i egendomen av visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i *särskilda dragningsrätter (SDR). Vad som förstås med SDR anges i 369 §*. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

Inteckning kan icke beviljas i andel av skepp eller skeppsbygge, ej heller i flera skepp eller byggen gemensamt.

13 kap.

Ansvarsbestämmelser

328 §

Befälhavare dömes till böter,

1. om han försummar att enligt 58 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i fartygets behöriga skick,

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2. om han försummar att enligt 60 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,	
3. om han försummar att avgiva rapport enligt 70 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i sådan rapport,	
4. om han vägrar att i fall som avses i 317 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller	
5. om han utan laga hinder vägrar att i sådant fall som avses i *346 §* på fartyget medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.	5. om han utan laga hinder vägrar att i sådant fall som avses i *367 §* på fartyget medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff dömes befälhavare eller redare, om han försummar att enligt 306 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att sjöförklaring uppskjutes, utan att förutsättningar äro för handen enligt 304 §.

14 kap.

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

337 §

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att *upptaga* tvistemål, som avses i 336 §, *äga* bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet *motsvarande tillämpning*. Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget *finnes*. Har säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten frigivits.	I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att *uppta* tvistemål som avses i 336 §, *skall* bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet *tillämpas*. Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget *finns*. Har säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten *har* ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten *har* frigivits.
Överenskommelse att framtida tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods skall hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän är ogiltig. Utan hinder härav får dock avtalas, att talan efter kärandens val endast skall kunna väckas vid domstol	*Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får endast väckas vid domstol*
1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;	1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten; *eller*	1. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;
3. i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.	3. i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt; *eller*
	4. i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.
	Efter det att tvist som avses i andra stycket har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.
Finnes icke sjörättsdomstol i den ort där svaranden kunnat sökas enligt första stycket *eller* andra stycket 1 eller 2, *väckes* talan vid sjörättsdomstol som är närmast den orten.	*Finns inte* sjörättsdomstol i den ort där svaranden *har* kunnat sökas enligt första stycket, andra stycket 1 eller 2 *eller tredje stycket, väcks* talan vid sjörättsdomstol som är närmast den orten.
Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.	*Om flera är* redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

15 kap.

Om begränsningsfond och begränsningsmål

350 §

Bestämmelserna om begränsningsfond i detta kapitel gäller fond som upprättas enligt 240 § (globalfond) eller enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (oljeskadefond).

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning avgörs samt fonden fördelas.

Om inte annat sägs i detta kapitel gäller rättegångsbalkens bestämmelser i tillämpliga delar.

351 §

Globalfond skall motsvara

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1. summan av de belopp som enligt 238 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som uppkommit på grund av en och samma händelse, och

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Oljeskadefond skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

352 §

Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa godtagbar säkerhet för detta.

I ansökan skall lämnas en redogörelse för omständigheterna i saken samt uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

353 §

Beslut om upprättande av begränsningsfond, om fondens storlek och om godtagande av erbjuden säkerhet skall meddelas så snart det kan ske.

Rätten skall, såvida det inte finns särskilda skäl häremot, i beslutet även bestämma att till rätten skall betalas in, eller säkerhet ställas för, ett tilläggsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och fördelning och ansvaret för ränta. I fråga om globalfond gäller dock vad som nu sagts om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att erforderlig inbetalning gjorts eller att godtagbar säkerhet ställts anses fonden upprättad den dag beslutet medde-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

lats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då rätten genom anteckning på beslutet bekräftar att inbetalningen skett eller att säkerheten ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annorlunda förordnas. Talan mot beslutet förs särskilt.

354 §

När en begränsningsfond har upprättats skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid (anmälningsfrist), som ej får understiga två månader. Erinran om bestämmelserna i 240 § fjärde stycket, 357 och 364 §§ skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i ortstidning. Om det finns skäl till det skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas genom särskilt meddelande.

355 §

Rätten kan förordna förvaltare i fonden. Förvaltare skall vara lagfaren och ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

356 §

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna skall uppgift lämnas om detta.

357 §

För fordran som inte har anmälts till rätten innan frågan om fondens

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

fördelning tas upp till slutlig handläggning vid tingsrätten, kan ersättning endast utgå enligt bestämmelserna i 363 § andra stycket.

358 §

Fonden kan inte upplösas förrän anmälningsfristen har utlöpt och såväl den som upprättat fonden som de borgenärer vilka gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

359 §

Talan i begränsningsmål väcks genom att den som upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol där fonden är upprättad ansöker om fondens fördelning.

360 §

Sedan begränsningsmålet har anhängiggjorts skall rätten kalla den som upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. Finns annan person, vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondsammanträdet skall frågor om ansvar och dess begränsning och om ansvarsbeloppets storlek behandlas.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren utreda saken och granska anmälda fordringar samt upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet. Förslaget skall översändas till dem som kallats till sammanträdet. Har förvaltare inte förordnats skall rätten vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget, med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet, inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

fördelning. Fondsammanträdet kan, om det bedöms nödvändigt, fortsätta vid ett senare tillfälle. Kvarstår invändning sedan fondsammanträdet avslutats, skall rätten bestämma viss tid, inom vilken den som vidhåller sin invändning skall begära rättens prövning av tvisten. Har sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls, skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten i den för tvistemål föreskrivna ordningen.

361 §

Har begäran framställts om att rätten skall pröva tvist som avses i 360 § tredje stycket, skall rätten bestämma vilka som skall anses som parter i tvisten.

Rätten bestämmer, sedan parterna om möjligt fått tillfälle att uttala sig, om ytterligare förberedelse behövs. Om parterna samtycker eller om saken befinns uppenbar, kan huvudförhandling i förenklad form hållas i omedelbart samband med fondsammanträdet.

362 §

Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att ersättning för de fordringar som visats föreligga tills vidare skall utgå med viss del.

363 §

När samtliga tvister är avgjorda skall rätten genom dom fördela fonden.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar, som inte har anmälts när frågan om fördelningen tas upp till handläggning vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

364 §

Lagakraftvunnen dom i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek och fondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de anmält sina fordringar eller inte.

15 kap.

16 kap.

Särskilda bestämmelser

Poincaréfranc

348 §[2]

Med franc förstås i denna lag en värdeenhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i *de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.*

Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet *ställes* för betalningen, då säkerheten *ställes*. Vid omräkning från *särskilda dragningsrätter* skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Särskilda dragningsrätter och Poincaréfranc

369 §

Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Med franc förstås i denna lag en värdeenhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i *SDR.*

Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet *ställs* för betalningen, då säkerheten *ställs.* Vid omräkning från *SDR* skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

[2] Senaste lydelse 1978:136.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
351 § Staten företrädes i ärende om ersättning enligt *349* eller *350 §* av myndighet som regeringen bestämmer.	*372 §* Staten företrädes i ärende om ersättning enligt *370* eller *371 §* av myndighet som regeringen bestämmer.
352 § Vill den som är part i mål om bestånd av rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt *349 §*, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i *351 §* om rättegången.	*373 §* Vill den som är part i mål om bestånd av rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt *370 §*, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i *372 §* om rättegången.

Har förberedelsen i målet slutförts utan att ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidtaga endera åtgärden inom viss tid. Iakttages ej tiden, är ersättningsanspråket förfallet. Erinran därom skall intagas i föreläggandet.

353 § Har den som enligt *349* eller *350 §* är berättigad till ersättning av staten haft rätt att utkräva beloppet av annan såsom skadestånd, inträder staten i rätten mot denne. Ersättning enligt *349* eller *350 §* på grund av domstols dom utbetalas sedan domen vunnit laga kraft.	*374 §* Har den som enligt *370* eller *371 §* är berättigad till ersättning av staten haft rätt att utkräva beloppet av annan såsom skadestånd, inträder staten i rätten mot denne. Ersättning enligt *370* eller *371 §* på grund av domstols dom utbetalas sedan domen vunnit laga kraft.

Denna lag träder i kraft den

Äldre bestämmelser gäller dock i fråga om händelse som har inträffat före ikraftträdandet.

2 Förslag till Lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss

dels att 7 § skall upphöra att gälla,

dels att 2, 5, 6, 13, 14, 18 och 22 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 23 §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	2 §
Denna lag äger tillämpning på oljeskada, som uppkommit i Sverige eller annan konventionsstat och orsakats av fartyg, som befordrar olja som last i lös vikt (bulklast), samt på kostnad för förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige eller annan konventionsstat.	
I fråga om lagens tillämplighet på krigsfartyg och vissa andra statsfartyg samt fartyg som *icke* befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §.	I fråga om lagens tillämplighet på krigsfartyg och vissa andra statsfartyg samt fartyg som *inte* befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §. *Uppkommer oljeskada som orsakats av fartyg, som befordrar olja som bulklast, men har skadan inte sådan anknytning till konventionsstat som sägs i första stycket, gäller bestämmelserna i 23 §.*
Ersättning för åtgärder med anledning av oljeskada utgår enligt denna lag även då skyldighet att vidtaga åtgärderna förelegat enligt lag eller annan författning.	
Denna lag tillämpas utan hinder av eljest gällande regler om tillämplig lag.	
Bestämmelserna i denna lag tillämpas *icke* i den mån en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.	Bestämmelserna i denna lag tillämpas *inte* i den mån en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.
	5 §[1]
Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande *etthundratrettiotre* särskilda dragningsrätter *för* ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock *ej* i något fall överstiga *fjorton* miljoner *särskilda dragnings-*	Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande *133* särskilda dragningsrätter *(SDR) per* ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock *inte* i något fall överstiga *14* miljoner *SDR*. Rätt till begränsning

[1] Senaste lydelse 1978:134.

Nuvarande lydelse

rätter. Rätt till begränsning föreligger *icke* i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Om det påkallas till uppfyllande av Sveriges förpliktelser i förhållande till stat som tillträtt den i Bryssel d. 10 okt. 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, skall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1) gälla i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet. Ansvarighetsbeloppet bestämmes enligt 235 § sjölagen.

Fartygets ägare har *ej* rätt till ansvarsbegränsning om olyckan vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv *med mindre han* begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt *denna lag* eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. *Ansvarighetsbeloppet omräknas från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt efter kursen den dag då fonden upprättas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.*

Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning väckts enligt 18 §. *Fonden får upprättas antingen*

Föreslagen lydelse

föreligger *inte* i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Fartygets ägare har *inte* rätt till ansvarsbegränsning om olyckan *har* vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv, *såvida han inte* begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

6 §[2]

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt *15 kap. sjölagen (1891:35 s. 1)* eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. *Fonden* skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning *har* väckts enligt 18 §.

Fonden fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap. sjölagen.

[2] Senaste lydelse 1978:134.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
genom att ansvarighetsbeloppet inbetalas kontant eller genom ställande av säkerhet som godtages av domstolen.	
Vill någon upprätta begränsningsfond, skall domstolen på ansökan av honom så snart ske kan meddela beslut om ansvarighetsbeloppets storlek. Beslutet gäller till dess annorlunda förordnas. Efter utgången av den frist som föreskrivits enligt 7 § första stycket prövar domstolen slutligt frågan om ansvarighetsbeloppets storlek.	
Talan mot beslut om fastställande av ansvarighetsbelopp eller rörande fråga om godkännande av säkerhet skall föras särskilt.	
Regeringen meddelar närmare bestämmelser om upprättande av begränsningsfond och om fondens förvaltning och fördelning.	
13 §[3]	
För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats och som vid tillfället befordrar mer än tvåtusen ton olja som bulklast skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som avses i 5 § första *eller andra* stycket. Vad nu sagts gäller *ej* fartyg som *äges* av främmande stat.	För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats och som vid tillfället befordrar mer än tvåtusen ton olja som bulklast skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som avses i 5 § första stycket. Vad nu sagts gäller *inte* fartyg som *ägs* av främmande stat.
Fartyget skall ombord medföra certifikat som visar att sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket *finnes*. *Äges* fartyget av främmande stat, skall ombord medföras certifikat som bestyrker att fartyget *äges* av den staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp	Fartyget skall ombord medföra certifikat som visar att sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket *finns*. *Ägs* fartyget av främmande stat, skall ombord medföras certifikat som bestyrker att fartyget *ägs* av den staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp

[3] Senaste lydelse 1975:408.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
som gäller enligt 5 § första *eller andra* stycket.	som gäller enligt 5 § första stycket.
Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.	Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer.

14 §

Försäkring som avses i 12 eller 13 § skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligen vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall *ej* i något fall överstiga det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första *eller andra* stycket.	Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligen *har* vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall *inte* i något fall överstiga det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.
I vidare mån än som följer av andra stycket kan försäkringsgivaren *icke* till befrielse från ansvarighet mot annan än ägaren åberopa omständighet som han kunnat åberopa mot ägaren.	I vidare mån än som följer av andra stycket kan försäkringsgivaren *inte* till befrielse från ansvarighet mot annan än ägaren åberopa omständighet som han kunnat åberopa mot ägaren.

18 §[4]

Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får *upptagas* i Sverige, *väckes* vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.	Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får *upptas* i Sverige, *väcks* vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall regeringen förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Har begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 § och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning väckts här eller i annan konventionsstat, rätt att begränsa sin ansvarighet, prövar den domstol, vid vilken fonden upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade.	Har begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 § och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning väckts här eller i annan konventionsstat, rätt att begränsa sin ansvarighet, prövar den domstol, vid vilken fonden upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. *Denna prövning skall, om fonden upprättas i Sverige,*

[4] Senaste lydelse 1975:408.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	göras i begränsningsmål som avses i 15 kap. sjölagen.
	22 §
Denna lag gäller ej i fråga om oljeskada orsakad av krigsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan *äges* eller brukas av stat och *användes* uteslutande för statsändamål och *icke* för affärsdrift. Har sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, *äger* dock bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3–5, 10 och 18 §§ *tillämpning.*	Denna lag gäller ej i fråga om oljeskada orsakad av krigsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan *ägs* eller brukas av stat och *används* uteslutande för statsändamål och *inte* för affärsdrift. Har sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, *skall* dock bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3–5, 10 och 18 §§ *tillämpas.*
Har fartyg som vid tiden för olyckan *icke* befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1). *Ansvarighetsbeloppet bestämmes enligt 235 § sjölagen.*	Har fartyg som vid tiden för olyckan *inte* befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1).
	23 §
	Om fartyg som befordrar olja som bulklast orsakar oljeskada i annan stat än konventionsstat eller på öppna havet, kan ansvaret för denna skada begränsas till ett särskilt belopp motsvarande 133 SDR per ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock inte i något fall överstiga 14 miljoner SDR. Ansvarsgränsen gäller också kostnader för åtgärder avsedda att förhindra eller begränsa sådan oljeskada.
	I fråga om begränsning av ansvaret tillämpas i övrigt i tillämpliga delar

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1) samt 8 § tredje stycket och 10 § denna lag. Upprättas begränsningsfond, skall denna uppgå till det förut nämnda ansvarighetsbeloppet och bestämmelserna i 15 kap. sjölagen tillämpas. *Om fonden enligt 241 § sjölagen utgör hinder för kvarstad, annan handräckning eller utmätning skall även 4 § andra stycket, såvitt avser lots, bärgare och den som vidtagit förebyggande åtgärder, samt 4 § tredje och fjärde styckena denna lag tillämpas.*

Denna lag träder i kraft den

Äldre bestämmelser gäller dock i fråga om händelse som har inträffat före ikraftträdandet.

1 Inledning

1.1 Utredningens uppdrag

I direktiven för utredningen, som gavs den 1 december 1977, anför statsrådet Romanus bl. a. följande.

Inom sjörätten spelar internationellt antagna rättsregler av naturliga skäl en framträdande roll. På sjörättens område finns det därför sedan lång tid tillbaka ett flertal konventioner som innehåller internationella regler i olika hänseenden. Sjölagen (1891:35 s. 1, omtryckt 1975:1289, ändrad 1977:681) bygger i betydande utsträckning på sådana konventioner. Det gäller bl. a. stora delar av 5 kap. om befordran av gods och 8 kap. om skada genom fartygs sammanstötning samt bestämmelserna i 10 kap. om begränsning av redares ansvarighet. Även bestämmelserna i 6 kap. om befordran av passagerare och resgods ansluter till den internationella regleringen på detta område. Det nordiska samarbetet har också traditioner inom sjörätten och de nordiska ländernas sjölagar innehåller i stor utsträckning bestämmelser som är helt eller delvis likalydande.

I 10 kap. sjölagen finns bestämmelser om den högsta sammanlagda ansvarighet som kan åläggas en redare i anledning av en och samma händelse, s. k. globalbegränsning. Ansvarsbegränsningen omfattar ersättning för skada på person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och på egendom ombord på fartyget. Vidare omfattas ersättning för skada på person eller egendom i annat fall, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget. Rätt till begränsning av ansvarigheten föreligger också i fråga om ersättning för skada på person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller, i fråga om passagerarbefordran, för skada på grund av omständighet som hänför sig till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna. Slutligen omfattar rätten till ansvarsbegränsning ersättning för skada på hamnanläggning o. l. samt ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna vrak m. m.

Ansvarsbegränsningen gäller dock ej i vissa fall. De från praktisk synpunkt viktigaste undantagen avser skada som åsamkats befälhavaren eller besättningsmedlem eller lots eller någon som är i redarens tjänst och som befinner sig ombord på fartyget eller vilkens åligganden står i samband med fartygets tjänst.

Om ansvarsbegränsning gäller, är ansvarigheten begränsad till ett belopp av 1 000 francs (ca 400 kr.) per ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs (ca 60 000 kr.). Inträffar personskada, höjs ansvarighetsgränsen i fråga om sådan skada med 2 100 francs (ca 800 kr.) per ton, dock med minst 630 000 francs (ca 250 000 kr.). Fordringar på grund av personskada skall i första hand tillgodoses ur det belopp varmed ansvarigheten höjs vid sådan skada. Förslår inte detta, skall återstoden av fordringarna för personskada tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det

belopp som återstår. Bestämmelser finns också om frihet från kvarstad och andra handräckningsåtgärder för redare som har ställt säkerhet för det högsta belopp som kan utgå.

De regler som jag nu har redogjort för bygger på en i Bryssel år 1957 avslutad konvention om redaransvarets begränsning, till vilken Sverige är ansluten. Frågan om en revision av denna konvention aktualiserades i slutet av 1960-talet. Efter förarbete inom Comité Maritime International (CMI) och Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) antogs vid en diplomatisk konferens i London under november 1976 en ny konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Den nya konventionen, som är avsedd att ersätta 1957 års konvention, bygger i huvudsak på samma system som denna men innebär förbättringar i flera avseenden. Sålunda har begränsningsbeloppen höjts betydligt, särskilt för mindre fartyg. Vidare har frågan om förhållandet mellan begränsningskonventionen och vissa andra sjörättsliga regler lösts på ett mera tillfredsställande sätt än i den tidigare konventionen. Vissa regler, som erfarenhetsmässigt gett upphov till tvister i olika avseenden, har fått en klarare utformning i den nya konventionen. Systematiken i denna är också bättre än i 1957 års konvention.

Frågan om sjölagens bestämmelser angående begränsning av redarens ansvarighet har tagits upp i motionen 1975/76:1120. I denna framhölls att reglerna om ansvarsbegränsning lett till att vid vissa skador som drabbat hamnanläggningar hamnen endast fått obetydlig ersättning. Med hänvisning härtill hemställde motionärerna att regeringen skulle ta initiativ till en sådan ändring av 1957 års konvention, att hamnägare i framtiden får väsentligt förbättrade möjligheter till ersättning för skador som fartyg åsamkar hamnanläggningar.

I betänkande LU 1976/77:10 hemställde lagutskottet att riksdagen skulle avslå motionen eftersom syftet med denna måste anses tillgodosett genom tillkomsten av den nya konventionen. Utskottet anförde dock att den nuvarande kraftiga begränsningen av det sjörättsliga skadeståndsansvaret ter sig helt otidsenlig mot bakgrund av de betydelsefulla förändringar, som den svenska skadeståndsrätten under senare år undergått. Utskottet framhöll att även ett litet fartyg kan orsaka avsevärda skador. Med så små begränsningsbelopp som t. ex. 150 000 francs för de minsta fartygen löper en skadelidande stor risk att inte få en godtagbar ersättning för sina skador. Utskottet erinrade om att avsevärt högre katastrofgränser för skadeståndsansvar finns i annan lagstiftning. Enligt utskottets mening torde det dock inte vara möjligt att helt avskaffa systemet med globalbegränsning i sjörätten.

Riksdagen biföll vad utskottet hemställt (rskr 1976/77:104).

Även jag anser att reglerna om globalbegränsning i 10 kap. sjölagen bör ses över. Antagandet av den nya konventionen aktualiserar frågan om en sådan översyn. Det bör enligt min mening uppdras åt en särskild kommitté att göra denna översyn.

Motsvarande kommittéer kommer att tillsättas i Danmark och Finland. I Norge finns redan en sjölagskommitté som har fått i uppdrag att se över motsvarande norska bestämmelser. Vid möte med nordiska ämbetsmannakommittén för lagstiftningsfrågor i september 1977 överenskoms att arbetet skall bedrivas i nordiskt samarbete.

Den nya konventionen innebär som jag nyss nämnde åtskilliga förbättringar i förhållande till 1957 års konvention. Det finns emellertid också anledning att på några punkter ställa sig tveksam till den nya konventionen. Vid den diplomatiska konferensen i London förelåg olika meningar i fråga om storleken av de höjningar av begränsningsbeloppen som var erforderliga. Den lösning som man slutligen stannade för innebar för fartyg med ett bruttotonnage av 500 ton eller mindre ett begränsningsbelopp på ca 900 000 kr. för egendomsskada och ca 1 750 000 kr. för personskada. Bl. a. från svensk sida gjordes gällande att större höjningar var påkallade för det mindre tonnaget. För att möjliggöra en framtida justering av begränsningsbeloppen utan alltför stor tidsutdräkt innehåller konventionen regler som gör det möjligt att

hålla särskilda revisionskonferenser för behandling enbart av frågan om justering av dessa belopp. Konferensen intog emellertid en avvisande hållning till ett förslag om att i konventionen ta in bestämmelser om förhållandet mellan stater som tillträtt ett ändringsprotokoll som antagits vid en sådan revisionskonferens och stater som står kvar på den ursprungliga konventionstexten. Konferensens ställningstagande torde innebära att i stat som har tillträtt ett ändringsprotokoll om höjning av beloppen, de nya beloppen inte kan tillämpas på fartyg som är hemmahörande i stat vilken är bunden endast av den ursprungliga konventionstexten. Som en följd härav kan kontraktsslutande stater som har tillträtt ett ändringsprotokoll under lång tid tvingas leva med ett "dubbelt" system i fråga om begränsningsbeloppen.

En första uppgift för kommittén blir därför att överväga om Sverige bör tillträda den nya konventionen.

Finner kommittén att Sverige bör tillträda konventionen, blir dess uppgift att utarbeta förslag till de lagändringar som behövs för ett tillträde. Även i annat fall bör emellertid kommittén ta konventionens bestämmelser till utgångspunkt för sitt arbete. Kommittén bör då undersöka om den svenska lagstiftningen skall helt anpassas till konventionen eller om avsteg bör göras från konventionens bestämmelser i något avseende. Jag anser det emellertid väsentligt att den nuvarande nordiska enhetligheten på detta område upprätthålls.

Kommittén bör också överväga om Sverige skall säga upp 1957 års konvention.

I 6 kap. sjölagen finns bestämmelser bl. a. om bortfraktarens ansvar vid befordran av passagerare och resgods. Bestämmelserna infördes i sjölagen genom en lagändring år 1973 (SFS 1973:1202) och bygger i huvudsak på ett av CMI år 1969 antaget utkast till konvention om sjötransport av passagerare och resgods. Det av CMI utarbetade utkastet behandlades inom IMCO, vars juridiska kommitté i mars 1974 lade fram ett förslag till konvention om transport av passagerare och resgods till sjöss (passagerarkonventionen). Kommitténs förslag antogs med vissa ändringar vid en diplomatisk konferens i Atén i december 1974. Bestämmelserna i 6 kap. sjölagen överensstämmer i allt väsentligt med passagerarkonventionen men vissa justeringar måste göras innan Sverige kan tillträda den.

Passagerarkonventionen har ännu inte trätt i kraft. Det huvudsakliga skälet härtill är sannolikt en bristande samordning mellan konventionens regler om begränsning av bortfraktarens ansvarighet vid skada på passagerare och reglerna om globalbegränsning av ersättning till passagerare i 1957 års begränsningskonvention. Även länder som hyser intresse för att tillträda passagerarkonventionen har därför valt att avvakta resultatet av arbetet på en ny begränsningskonvention innan de tar ställning till tillträdesfrågan.

Frågan om globalbegränsning av passagerarkrav har fått en mera tillfredsställande lösning i den nya begränsningskonventionen än i 1957 års konvention. Det finns därför anledning anta att passagerarkonventionen nu kommer att tilldra sig ökat intresse från andra länders sida. Med hänsyn härtill bör kommittén överväga om Sverige skall tillträda passagerarkonventionen samt utarbeta de förslag till ändringar i 6 kap. sjölagen som behövs för ett sådant tillträde. Vid det ovannämnda mötet med nordiska ämbetsmannakommittén för lagstiftningsfrågor överenskoms att sjölagskommittéerna i övriga nordiska länder skulle få motsvarande uppdrag och att utredningsarbetet skulle ske i nordiskt samarbete. Även i denna del bör sålunda kommittén bedriva sitt arbete i samverkan med kommittéerna i de andra nordiska länderna.

1.2 Utredningens arbete

Utredningens arbete har till största delen avsett 1976 års begränsningskonvention och reglerna om redares rätt till globalbegränsning. På skäl som närmare framgår av avsnitt 4.1 föreslår utredningen att 1976 års konvention skall tillträdas. Regler som grundar sig på konventionen har därför utarbetats. Som framgår av avsnitt 4.3 ger konventionen emellertid utrymme för särlösningar på vissa områden, bl. a. i fråga om ansvarsbegränsningen för fartyg med ett tonnage som understiger 300 ton samt krigsfartyg och andra statsfartyg. För att få på praktisk erfarenhet grundade synpunkter på nu nämnda frågor har representanter för skilda bolag och föreningar med intresse i de mindre fartygen respektive företrädare för försvarsdepartementet deltagit i sammanträden då utredningen behandlat dessa frågor.

I enlighet med vad som sägs i direktiven har utredningens arbete skett i nordiskt samarbete såväl i fråga om regler om redares globalbegränsning som bestämmelser om befordran av passagerare och resgods. Efter ett första sammanträde mellan representanter för Danmark, Finland, Norge och Sverige i december 1977 i Oslo har nordiska sjölagskommittémöten ägt rum i december 1978 i Oslo, i juni 1979 i Helsingfors, i augusti 1979 i Göteborg samt i januari 1980 i Köpenhamn. Härutöver har ordförandena och sekreterarna i de nordiska sjölagskommittéerna sammanträffat vid flera tillfällen. Samarbetet har resulterat i lagförslag som är i huvudsak likalydande. De nordiska kommittéernas förslag till 10 och 15 kap. sjölagen uppsatta i parallelltext bifogas som *bilaga 5.*[1]

[1] I fråga om övriga författningsförslag, främst 6 kap. sjölagen och ändringar i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss, har parallelltexter inte sammanställts. En stor del av de ändringar som gjorts i det svenska förslaget till 6 kap. är redaktionella och motsvarande ändringar har inte vidtagits i övriga nordiska länder. Vad bestämmelserna i oljeansvarighetslagen beträffar, gäller redan f. n. att dessa i redaktionellt hänseende avsevärt skiljer sig åt.

2 Gällande rätt

2.1 Begränsning av redares skadeståndsansvar

Med globalbegränsning avses begränsning av det samlade ansvar som kan uppkomma för redaren efter en sjöolycka. Sådana skadeståndsregler finns i de flesta sjörättssystem, men företer stora olikheter bl. a. när det gäller sättet för begränsningens genomförande. Från början var ansvaret i de flesta länder i en eller annan form begränsat till sjöförmögenheten, dvs. till fartyg och frakt eller dess *värde efter olyckan*. Hade fartyget gått förlorat gick således också de skadelidandes möjligheter att få betalt för sina fordringar förlorade. Begränsningen gällde i regel alla skador som uppkommit *per resa*. Detta system gäller alltjämt i vissa länder, t. ex. Italien, Grekland och USA. I den engelska rätten var ansvaret tidigare begränsat till sjöförmögenhetens *värde före olyckan*. I Storbritannien utvecklades emellertid i mitten av 1800-talet ett annat system, enligt vilket ansvaret för alla skador som uppkom *per olycka* var begränsat till *visst belopp per ton* av fartygets dräktighet. Detta system har sedermera spritts till andra europeiska länder bl. a. de nordiska. Även när det gäller vilka slag av fordringar som omfattas av redarens begränsningsrätt skiljer sig rättssystemen åt.

I syfte att åstadkomma ett internationellt enhetligt system antogs år 1924 en konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Konventionen, som hade förberetts av föreningen för internationell sjörätt, Comité Maritime International (CMI), utgjorde en kompromiss mellan de båda typerna av begränsningssystem. Enligt konventionen kunde redaren i fråga om sakskador välja mellan begränsning till sjöförmögenhetens värde efter olyckan eller begränsning till ett visst belopp per ton av fartygets dräktighet. Beträffande personskador skulle oberoende av sjöförmögenheten inträda en ytterligare ansvarighet intill visst belopp per ton av fartygets dräktighet. Om personskadorna inte erhöll full täckning ur detta belopp, fick de för återstoden konkurrera med egendomsfordringarna i det belopp som gällde för dessa senare fordringar.

1924 års konvention fick tämligen ringa anslutning och ett nytt försök att åstadkomma internationellt enhetliga regler på området gjordes därför av CMI, vilket resulterade i 1957 års konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Enligt denna konvention kan begränsning av ansvaret till sjöförmögenhetens värde över huvud taget inte ske. Ansvarsgränserna bestäms till visst belopp per ton

av fartygets dräktighet. Olika ansvarsgränser uppställs för det fall att enbart sakskador har uppstått och det fall att personskador, enbart eller i förening med sakskador, har uppstått. Även i denna konvention prioriteras ersättning för personskador. Sverige har, liksom de övriga nordiska länderna, tillträtt 1957 års konvention och det är på denna som våra nuvarande regler om globalbegränsning bygger. Bestämmelserna finns intagna i 10 kap. sjölagen (234–243 §§).[1]

Frågan om skadeståndsansvar över huvud taget föreligger bestäms inte av globalbegränsningsreglerna; de förutsätter för sin tillämpning att skadeståndsansvar föreligger enligt andra regler, t. ex. 233 § sjölagen eller sjölagens regler om kollisionsansvar eller transportansvar.

Inte alla slag av fordringar kan begränsas. Vilka slags fordringar som är föremål för globalbegränsning framgår av 234 §. Allmänt kan sägas att bestämmelserna främst avser fordringar på grund av person- eller sakskada som har uppkommit ombord eller i övrigt i samband med driften av fartyget. Globalbegränsningsreglerna är således tillämpliga på

1. ersättning för skada på person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada på egendom ombord;
2. ersättning för skada på person eller egendom, om skadan har orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;
3. ersättning för skada på person eller egendom, om skadan har orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;
4. ersättning för skada på hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt
5. ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

Begränsningsreglerna gäller inte fordringar på grund av skada som har åsamkats befälhavaren, besättningsmedlem, lots eller någon person i redarens tjänst som befinner sig ombord eller vilkens åligganden står i samband med fartygets tjänst. Ansvaret är vidare obegränsat när redaren själv har vållat skadan genom fel eller försummelse, såvida han inte har begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Ansvarsbegränsningen gäller endast fordringens kapitalbelopp och således inte ränta och kostnader i saken.

Har redaren en motfordran, som grundar sig på samma händelse som borgenärens fordran, tillämpas enligt 234 § 2 mom. principen om "single liability." Den innebär att begränsning kommer i fråga bara beträffande det belopp som återstår sedan redarens fordran har avräknats mot borgenärens.

I 235 och 236 §§ finns bestämmelser om till vilka belopp det totala skadeståndsansvaret för sak- respektive personskador är begränsat och om begränsningsbeloppens fördelning. Beloppen anges i visst antal Poincaréfrancs per ton av fartygets dräktighet. Poincaréfranc är en fiktiv beräkningsenhet, baserad på visst värde i guld, som tidigare ofta användes i internationella konventioner för att ange begränsningsbelopp på ett sätt som skulle göra dem oberoende av valutafluktuationer. För sin tillämpning

[1] Se vidare Wetterstein, P., Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (Åbo 1980) angående den historiska utvecklingen av globalbegränsningsinstitutet.

förutsatte de ett internationellt valutasystem som byggde på guldvärde. Eftersom detta inte längre är fallet utan det internationella valutasamarbetet numera är baserat på internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR), har Poincaréfrancen i ett flertal transporträttsliga konventioner bytts ut mot SDR. I följd härav kungör regeringen enligt 348 § sjölagen motvärdet av franc uttryckt i SDR. En SDR (ca 5 kr. 50 öre) motsvarar 15 francs.

Ansvarsgränserna är olika för det fall att endast sakskada föreligger och det fall att personskada, enbart eller i förening med sakskada, har uppkommit. Föreligger endast sakskada är begränsningsbeloppet 1 000 francs (ca 370 kr.) per ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs (ca 55 000 kr.). Detta begränsningsbelopp höjs om även personskada föreligger med 2 100 francs (ca 770 kr.) per ton, dock med minst 630 000 francs (ca 230 000 kr.). Det belopp med vilket förhöjning sålunda sker tas i första hand i anspråk för personskadefordringarna. Förslår det inte till att täcka dessa, får personskadefordringarna på lika villkor konkurrera med sakskadefordringarna i det för dessa fordringar avsedda beloppet. Med fartygets dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

Det eller de begränsningsbelopp som framräknas enligt ovan angivna bestämmelser skall fördelas proportionellt mellan samtliga begränsningsbara fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse.

Har redaren redan betalat en fordran som är underkastad ansvarsbegränsning eller kan han visa att han, fastän krav ännu inte har framställts, i framtiden kan bli skyldig att betala en sådan fordran, får redaren träda i borgenärens ställe vid fördelningen av begränsningsbeloppet, såvitt fordringen här i riket kunnat göras gällande mot redaren.

För att undvika kvarstad eller andra handräckningsåtgärder i anledning av fordringar som är föremål för globalbegränsning kan redaren ställa säkerhet för begränsningsbeloppet. Någon motsvarande möjlighet att hindra utmätning för en domfäst fordran finns däremot inte. I 237 § regleras det fallet att säkerhet ställs här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge, medan 238 § innehåller bestämmelser om vad som gäller när säkerhet ställs i annat land.

Enligt 237 § skall säkerhet här i riket ställas hos rätten eller överexekutor. Säkerheten skall, förutom begränsningsbeloppet, även avse ett tilläggsbelopp för ränta och kostnader i saken. Tilläggsbeloppets storlek bestäms av rätten eller överexekutor. Sedan säkerheten har ställts skall kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, vägras. Har sådan åtgärd redan beviljats skall den hävas.

Säkerheten gäller inte bara mot borgenär som begär kvarstad i redarens egendom för sin fordran utan mot alla borgenärer, för vilkas fordringar samma begränsningsbelopp gäller. Sedan full säkerhet har ställts skall på redarens begäran tidigare ställd säkerhet friges. Eftersom säkerheten anses vara ställd till förmån för alla borgenärer, för vilkas fordringar samma begränsningsbelopp gäller, kan den inte heller återtas utan samtliga borgenärers medgivande, förrän redaren erlagt full betalning eller ställt ny säkerhet.

Verkan av att säkerhet har ställts i utomnordiskt land behandlas i 238 §.

Kvarstad eller annan handräckning skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren visar att han, innan åtgärden genomfördes, utom riket hade ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för begränsningsbeloppet i en hamn med viss anknytning till den ansvarsgrundande händelsen. De hamnar som avses är

1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada på person; samt
3. lossningshamnen, om fordringen avser skada på last.

Om säkerheten har ställts i annan ort än där någon av dessa hamnar är belägen bestämmer rätten eller överexekutor med hänsyn till omständigheterna om handräckningsåtgärd skall vägras eller hävas. Motsvarande gäller i fråga om frigivande av säkerhet som har ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.

Uppkommer tvist om beräkning av begränsningsbelopp eller om fördelningen av sådant belopp kan frågan enligt 239 § hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. I sådant fall skall bestämmelserna i 7 kap. sjölagen om generaldispasch tillämpas. Kostnaderna för dispaschen skall i princip betalas av redaren. Den omständigheten att endera parten begärt dispasch hindrar inte annan part att begära domstols prövning. Dispaschören kan också uppmana parterna att få viss fråga löst i vanligt tvistemålsförfarande.

Om redaren har betalat vad som åligger honom att utge enligt bestämmelserna om globalbegränsning är han, som framgår av 240 §, i princip fri från ytterligare betalningsskyldighet mot annan borgenär som, efter vad det senare visar sig, har ägt rätt till betalning ur begränsningsbeloppet. En förutsättning härför är dock att redaren inte ägde och inte heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran, när betalningen erlades eller, om betalningen erlades enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, när domen eller dispaschen meddelades.

Borgenär som har fått större ersättning än han rätteligen skulle ha haft, svarar därmed för den andres fordran om han kände till fordringen när han erhöll betalningen.

För att bestämmelserna om globalbegränsning inte skall kunna kringgås genom att talan väcks mot annan än redaren stadgas i 241 § att bestämmelserna om globalbegränsning även gäller för sådan fartygsägare som inte är redare och för den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe. Detsamma gäller lots och den som är i tjänst hos redaren eller fartygsägaren etc., om ansvarigheten har uppkommit i tjänsten.

Enligt 241 § tredje stycket skall det sammanlagda belopp, till vilket redaren och övriga begränsningsberättigade personer får begränsa sin ansvarighet för fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse, inte överstiga begränsningsbeloppet.

242 § innehåller bestämmelser om tillämplig lag. Enligt principen om lex fori skall svensk lag, dvs. reglerna i 234–243 §§, tillämpas när ansvarsbegränsning åberopas inför svensk myndighet. Härifrån gäller dock visst undantag för fordringar som avser ersättning för skada som har åsamkats

befälhavaren, besättningsmedlem eller lots eller någon person i redarens tjänst som befinner sig ombord eller vilkens åligganden står i samband med fartygets tjänst. Är lagen i annan stat som är ansluten till 1957 års konvention tillämplig på tjänsteavtalet för en sådan person, skall frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.

I fråga om fartyg som hör hemma i annan främmande stat än sådan som är ansluten till 1957 års konvention kan regeringen enligt 243 § förordna att andra regler än dem som finns i 10 kap. skall tillämpas. Några sådana regler har dock inte meddelats.

2.2 Passagerarbefordran

Nya bestämmelser om befordran av passagerare och resgods intogs i samband med 1973 års sjölagsrevision i 6 kap. sjölagen. De trädde i kraft den 1 juli 1974. Reglerna är i huvudsak utformade på grundval av ett i Tokyo år 1969 antaget utkast till internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss, det s. k. Tokyoutkastet. Motsvarande bestämmelser finns i de övriga nordiska sjölagarna.

I 6 kap. sjölagen förstås med bortfraktare den som, yrkesmässigt eller mot vederlag, genom avtal åtar sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Uttrycket passagerare definieras inte men av kravet att ett befordringsavtal skall föreligga följer att bl. a. besättning och fripassagerare faller utanför bestämmelserna. Med resgods avses varje föremål som befordras för passagerarens räkning. Sker transporten enligt certeparti eller konossement gäller dock inte reglerna i 6 kap. utan i stället reglerna om godstransport i 5 kap. Som resgods behandlas även fordon som passageraren medför. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest har i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på ett medfört fordon, utgör handresgods.

Bestämmelserna i 6 kap. reglerar dels bortfraktarens och passagerarens rättigheter och skyldigheter i samband med befordringen dels bortfraktarens ansvar gentemot passageraren för skada som uppkommer vid befordringen.

I fråga om bortfraktarens och passagerarens rättigheter och skyldigheter gäller bl. a. följande. Bortfraktaren skall sörja för fartygets behöriga skick samt svara för att passageraren och hans resgods säkert och snabbt befordras till bestämmelseorten. Passageraren är å sin sida skyldig att rätta sig efter föreskrifter om ordning och säkerhet ombord. Han får föra med sig resgods i skälig omfattning men känner han till att resgodset kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom är han skyldig att före resans början upplysa bortfraktaren om detta. Bortfraktaren kan vägra passageraren att medföra sådant farligt resgods. Orsakar resgods skada för bortfraktaren eller skada på fartyget är passageraren ersättningsskyldig om vårdslöshet föreligger på hans sida. Befordringsavtalet upphör att gälla om fartyget går förlorat eller kondemneras före resans början. Om avgången från bestämmelseorten blir väsentligt fördröjd eller om bortfraktaren åsidosätter sin fortskaffningsplikt i samband med uppehåll eller avbrott i resan har passageraren hävningsrätt. Ömsesidig hävningsrätt föreligger i vissa fall då

resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget. Om passageraren utan laga förfall underlåter att anträda en avtalad resa eller avbryter den har bortfraktaren slutligen rätt till ersättning för den skada han lider därigenom.

Bortfraktaren är ansvarig för skada som vid befordringen uppkommer genom fel eller försummelse på hans sida. Ansvaret är tvingande när befordringen sker inom Sverige, Danmark, Finland och Norge eller mellan dessa stater samt när den i befordringsavtalet bestämda avgångs- eller bestämmelseorten ligger i något av dessa länder. Den period under vilken ansvar föreligger täcker i princip tiden för ombordstigning till ilandstigning och vissa sjötransporter mellan fartyg och land.

Bortfraktarens ansvar omfattar personskada som drabbar passagerare och skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas. I fråga om dyrbarheter ansvarar bortfraktaren dock endast om han uttryckligen har åtagit sig sådan ansvarighet. Han är vidare ansvarig för skada som uppkommer genom att passagerare och resgods försenas.

Det ansvar som åvilar bortfraktaren är ett presumtionsansvar, dvs. fel eller försummelse skall presumeras föreligga på hans sida till dess han bevisar motsatsen. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock presumtionsansvaret endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. För förlust av eller skada på annat resgods än handresgods gäller alltid ett presumtionsansvar.

Bortfraktarens ansvar är begränsat till vissa belopp, vilka anges i Poincaréfrancs. Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i SDR.[2]

För personskada gäller en högsta gräns för bortfraktarens ansvar på 700 000 francs eller 46 666,67 SDR (ca 250 000 kr.) för varje passagerare. Har skada uppkommit genom att passageraren har försenats är ansvarsgränsen 16 000 francs eller 1 066,67 SDR (ca 6 000 kr.). I fråga om skada på eller förlust eller försening av handresgods, som inte förvaras i eller på ett medfört fordon, är ansvarsgränsen 10 000 francs eller 666,67 SDR (ca 3 500 kr.). För fordon, jämte resgods som förvaras i eller på fordonet, är den 50 000 francs eller 3 333,33 SDR (ca 18 000 kr.) samt för annat resgods 16 000 francs eller 1 066,67 SDR (ca 6 000 kr.).

Bortfraktaren kan åta sig ansvar till högre belopp än som nyss nämnts. Han kan också, för att sålla bort reklamationer för småskador, förbehålla sig att passageraren själv skall stå risken intill vissa belopp. Dessa självriskbelopp är 1 500 francs eller 100 SDR (ca 550 kr.) för varje fordon som skadas och 200 francs eller 13,33 SDR (ca 75 kr.) för annan resgodsskada resp. skada på grund av försening.

Ansvarsbegränsningen gäller för varje resa. I fråga om handresgods, som inte förvaras i eller på ett medfört fordon avser dock begränsningen varje skadebringande händelse. Ansvarsgränserna skall tillämpas på summan av de krav som framställs i anledning av personskada eller förlust av eller skada på resgods.

Har bortfraktaren överlåtit åt annan att helt eller till en del utföra befordringen kvarstår ändå i princip bortfraktarens ansvar under hela befordringen. För den del av befordringen som utförs av den andre blir dock denne ansvarig jämte bortfraktaren. Är det från början klart att befordring-

[2] Se s. 108.

en eller en del av den skall utföras av annan, kan dock bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvar under den del av befordringen som utförs av den andre. Detsamma gäller om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

Bestämmelserna om ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning kan åberopas även av bortfraktarens och den utförande transportörens anställda och andra medhjälpare. När ansvarsbegränsning kommer i fråga gäller ansvarsgränserna gemensamt för bortfraktare, utförande transportör och deras anställda och medhjälpare.

Rätten till ansvarsbegränsning gäller inte om det visas att den som är skadeståndsansvarig själv har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

För att inte bestämmelserna om ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning skall kunna sättas ur spel genom att talan förs på annan grund än befordringsavtalet föreskrivs, att bestämmelserna skall gälla även om talan inte grundas på detta avtal.

Slutligen hänvisas i 6 kap. till särskilda regler om laga domstol och preskription i 337 resp. 347 § sjölagen.

3 1976 års begränsningskonvention

3.1 Bakgrunden för konventionsarbetet

Vår nuvarande lagstiftning om globalbegränsning bygger på 1957 års konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.[1] Denna konvention trädde i kraft 1968 och har numera tillträtts av ca 30 stater. Flertalet västeuropeiska länder är bundna av konventionen men Grekland, Irland, Italien och Turkiet står utanför. Bland de övriga konventionsstaterna märks Japan, Indien, Singapore, Iran, Syrien, Israel, Egypten, Algeriet och Ghana. Av de östeuropeiska staterna har endast Polen och Tyska Demokratiska Republiken tillträtt konventionen. Icke någon syd- eller nordamerikansk stat är konventionsstat.

Bara några år efter konventionens ikraftträdande visade det sig föreligga ett behov av att revidera konventionen. Den utlösande faktorn därvidlag var arbetet på en särskild konvention om oljeskador till sjöss, vilket resulterade i en internationell konvention av den 29 november 1969 om ansvarighet för skada förorsakad av förorening genom olja.[2] Konventionen innehåller bl. a. särskilda bestämmelser om begränsning av ansvaret för oljeskador som innebär, att ansvarsgränserna för sådana skador är högre än gränserna i 1957 års konvention. För de stater som ratificerade oljeansvarighetskonventionen och som samtidigt var bundna av 1957 års konvention uppstod det problemet, att den senare konventionens lägre ansvarsgränser fortfarande måste tillämpas, om det fartyg som förorsakat en oljeskada var hemmahörande i en stat som tillträtt 1957 års konvention men inte 1969 års oljeansvarighetskonvention (jfr 5 § andra stycket lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss). Detta ansågs givetvis som otillfredsställande och dessutom stötande eftersom landets egna fartyg var underkastade 1969 års konventions strängare ansvarsregler.

Men även andra omständigheter gjorde det nödvändigt att revidera 1957 års konvention. På grund av inflation och ökad kapacitet hos den internationella försäkringsmarknaden framstod ansvarsgränserna i 1957 års konvention generellt sett som alltför låga. Härtill kom att en ny skeppsmätningskonvention antagits 1969[3] som föranledde ändringar av reglerna om hur ansvarsgränserna skall bestämmas. Vidare hade under 1960-talet antagits nya konventioner om atomskador som var avsedda att ensamma reglera ansvaret för sådana skador, även såvitt avsåg ansvarsbegränsning.[4] Slutligen hade några rättsfall pekat på behovet av smärre justeringar i konventionstexten.

[1] Denna konvention var avsedd att ersätta en konvention i samma ämne av år 1924 som aldrig fick någon större anslutning. Numera är bara nio stater bundna av 1924 års konvention och av dessa har fem tillträtt även 1957 års konvention.

[2] Se prop. 1973:140.

[3] Se prop. 1978/79:37.

[4] Se prop. 1968:25.

Efter förberedande arbete i den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) och den internationella sjörättskommittén (CMI)[5] anordnade IMCO en internationell konferens i London den 1–19 november 1976, vid vilken en konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar antogs. Konventionstexten i engelsk och fransk version samt i svensk översättning återges i *bilaga 1*.

Konventionen har undertecknats av Danmark, Finland, Frankrike, Norge, Spanien, Sverige och Förbundsrepubliken Tyskland. Konventionen har tillträtts av Arabrepubliken Yemen och Storbritannien. Lagstiftning på grundval av konventionen har antagits i Storbritannien, men ännu inte trätt i kraft.

3.2 Konventionens huvudsakliga innehåll

I sina huvuddrag företer 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar stora likheter med 1957 års konvention men där finns också betydelsefulla skillnader både i sakligt och formellt hänseende.[6]

När det först gäller *kretsen av begränsningsberättigade personer* omfattar denna – liksom hittills – redare, befraktare och sådana ägare av fartyg som inte samtidigt är redare. Kretsen har emellertid utvidgats genom att inte bara redare av bärgningsfartyg har rätt till ansvarsbegränsning, utan också sådana bärgare som utför bärgning på annat sätt.

De *slag av fordringar* som kan bli föremål för begränsning är, liksom i 1957 års konvention, i huvudsak sådana som avser person- och sakskada som har uppstått i samband med fartygets drift. Begränsningsområdet har i den nya konventionen utvidgats främst därigenom att även vissa dröjsmålsskador omfattas liksom krav på ersättning för skadeförebyggande åtgärder. Liksom f. n. gäller däremot inte någon ansvarsbegränsning i fråga om fordringar på bärgarlön eller bidrag till gemensamt haveri och i regel inte heller fordringar i anledning av skada som åsamkats besättningsmedlem. Till skillnad från vad som gäller enligt 1957 års konvention undantas krav på ersättning för oljeskador och atomskador från tillämpningsområdet för den nya konventionen – för dem gäller i stället de särskilda och högre ansvarsgränserna i andra konventioner, eller i vissa länder obegränsat ansvar.

Enligt 1957 års konvention *bortfaller rätten till ansvarsbegränsning* om redaren själv – varmed också avses personer i rederiledningen – har vållat skadan genom vårdslöshet. Enligt den nya konventionen har möjligheterna att utdöma obegränsat ansvar inskränkts till att avse fall när skadan har orsakats uppsåtligen eller "hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma". Den grova vårdslöshet som det här är fråga om är sådan som ligger på gränsen till uppsåt.

Ansvarsbegränsningen gäller det *samlade ansvaret* per olycka som kan komma i fråga för redaren, fartygets ägare eller befraktare eller för personer i deras tjänst.

Begränsningsbeloppen i den nya konventionen är avsevärt högre för de små och medelstora fartygen jämfört med de belopp som gäller f. n. En annan betydelsefull skillnad är att ett särskilt begränsningsbelopp föreskrivs för passagerarskador. Detta är så konstruerat att det bara i undantagsfall

[5] Beträffande förberedelsearbetet se Ds Ju 1976:12 Utkast till internationell konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

[6] 1976 års konvention har närmare behandlats av Trotz, N., Zur Internationalen Konvention von 1976 über die Haftungsbeschränkung für Forderungen aus der Seeschiffahrt (Potsdam-Babelsberg 1980).

torde bli aktuellt att tillämpa reglerna om globalbegränsning på passagerares skadeståndsfordringar. I övrigt gäller, liksom enligt 1957 års konvention, ett särskilt begränsningsbelopp för personskador och ett för övriga skador (främst sakskador). Personskadorna prioriteras fortfarande på det sättet att eventuellt obetalda delar av personskadekraven får vara med vid fördelningen av det begränsningsbelopp som gäller för sakskador och andra krav.

Vid beräkning av begränsningsbeloppen följer även 1976 års konvention tonnageprincipen, dvs. de fastställs till visst belopp per fartygston. I 1976 års konvention ligger dock bruttotonnaget till grund och inte nettotonnaget som i 1957 års konvention. Bruttotonnaget beräknas i enlighet med bestämmelserna i 1969 års internationella skeppsmätningskonvention.

Både för *personskador* och *sakskador* m. m. föreskrivs ett minimibelopp för fartyg med ett tonnage på 500 ton eller därunder. Härefter ökar begränsningsbeloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Ökningarna blir dock något mindre per steg för de större fartygen. Från försäkringshåll hävdades att man eljest riskerade att överskrida försäkringsmarknadens kapacitet för de största fartygen. En uppställning över begränsningsbeloppen i den nya konventionen jämförda med motsvarande belopp i 1957 års konvention finns i *bilaga 3*.

Begränsningsbeloppet för *passagerares ersättningsanspråk* för personskador fastställs inte i relation till fartygets tonnage utan till det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har rätt att transportera. Beloppet per sådan passagerare är detsamma som enligt Aténkonventionen gäller som begränsningsbelopp per passagerare eller ca 250 000 kr. Begränsningsbeloppet är dock maximerat till ca 135 milj. kr.[7]

För att freda sig mot alltför omfattande krav på säkerhet från borgenärernas sida i form av kvarstad eller arrest av fartyg kan redaren, eller den som eljest påstås vara ansvarig, upprätta en *begränsningsfond*. Fonden syftar också till att säkra att begränsningsreglerna iakttas. Upprättandet av en fond är dock enligt konventionen inte en förutsättning för att rätten till ansvarsbegränsning skall få åberopas annat än om detta föreskrivs i lex fori. Vidare skall de säkerhetsåtgärder som redan har vidtagits i den stat där fonden har upprättats och i stater, som har viss närmare anknytning till ersättningsanspråken, hävas.

Begränsningsfonden eller, om sådan inte har upprättats, begränsningsbeloppet skall fördelas proportionellt mellan borgenärerna i förhållande till storleken på de styrkta fordringarna. Bara sådana fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning får delta i fördelningen. Har redaren, dennes försäkringsbolag eller någon annan reglerat en fordran innan fördelningen sker, inträder han i den rätt som vederbörande borgenär skulle ha haft vid fördelningen. Den myndighet som har hand om fondens fördelning kan, om det visas att ytterligare skadeståndsfordringar kan finnas, besluta att avsätta ett visst belopp för sådana fordringar innan fonden fördelas.

Övriga frågor om upprättande och fördelning av begränsningsfond skall enligt konventionen regleras enligt lagen i den stat där fonden har upprättats.

Beträffande *konventionens tillämpningsområde* gäller som huvudregel att konventionen skall tillämpas som *lex fori*. Även om t. ex. fartyget i fråga hör hemma i icke-konventionsstat, skall domstolarna tillämpa antingen reglerna

[7] Begränsningsbeloppen anges i konventionen i SDR, dvs. särskilda dragningsrätter som används av den internationella valutafonden; se vidare s. 74 och 76 f.

i konventionen direkt eller den lag som antagits i domstolslandet på grundval av konventionen.

Konventionen innehåller inte någon definition av begreppet fartyg. I stället innehåller konventionen bestämmelser som gör det möjligt att från dess tillämpning utesluta vissa fartyg eller anordningar eller att reglera ansvarsbegränsningssystemet på ett annorlunda sätt i den nationella lagen. Konventionsstaterna har t. ex. givits rätt att i nationell lag reglera vilket system för ansvarsbegränsning som skall gälla för fartyg som är avsedda för fart på sjöar, floder och andra inre farvatten. Detsamma gäller beträffande fartyg som är mindre än 300 bruttoton. Från konventionens tillämpningsområde har helt undantagits svävarfarkoster och flytande plattformar. För borrningsfartyg finns en särskild undantagsregel, som innebär att konventionen inte är tillämplig om konventionsstaten i fråga har infört särskilda högre ansvarsgränser för borrningsfartyg eller har tillträtt en internationell konvention som reglerar deras ansvarighet.

Konventionen träder i kraft ett år efter det att 12 stater har tillträtt den.

3.3 De särskilda bestämmelserna i konventionen

Artikel 1

I denna artikel anges vilka personer som har rätt att begränsa sitt ansvar (jfr artikel 6:2 i 1957 års konvention). Utgångspunkten i första stycket är att fartygsägare och bärgare har begränsningsrätt. I andra och tredje styckena definieras sedan dessa begrepp, varefter i fjärde stycket anges vissa ytterligare personer som har rätt att åberopa begränsningsreglerna.

Med *fartygsägare* förstås i konventionen, förutom ägaren till ett fartyg, den som, utan att vara ägare, är redare av ett fartyg samt den som befraktar fartyg eller i redares ställe handhar fartygets drift. Att med befraktare avses såväl tidsbefraktare, dvs. den som befraktar fartyg för viss tid, som helbefraktare och delbefraktare, dvs. den som befraktar hela fartyget respektive en del av detta för en viss eller vissa resor, torde vara klart. Däremot kan tvekan råda om begreppet även skall omfatta den som endast befraktar fartyg för befordran av visst bestämt gods, styckegodsbefraktare.

1957 års konvention innehåller inte några särskilda bestämmelser om bärgares begränsningsrätt men är givetvis tillämplig i fråga om ersättningskrav som riktas mot redare av bärgningsfartyg. I 1976 års konvention har emellertid intagits speciella regler om bärgares rätt till ansvarsbegränsning. *Bärgare* definieras som den som utför tjänster i direkt samband med bärgning. Det är således inte enbart den som använder ett fartyg vid bärgningen som omfattas av begränsningsreglerna. Begränsningsrätt tillkommer också sådan bärgare som arbetar från det fartyg bärgningen avser eller med hjälp av t. ex. helikopter eller lyftkran. I begreppet bärgning inbegrips vissa åtgärder för att omhänderta, förstöra eller oskadliggöra förolyckade fartyg eller last samt skadeförebyggande åtgärder som vidtas av annan än den skadeståndsansvarige.

Rätt till ansvarsbegränsning tillkommer även personer, för vilkas hand-

lande, fel eller försummelse fartygsägare eller bärgare svarar. I 1957 års konvention avser motsvarande bestämmelse befälhavaren, medlemmar av besättningen och andra personer anställda hos fartygsägaren, redaren etc. Det har i 1976 års konvention ansetts lämpligt att i stället anknyta till det principalansvar som åvilar fartygets ägare och bärgare enligt tillämplig nationell lag. Något stadgande om att lotsar omfattas av begränsningsrätten i konventionen finns inte. En lots kan därför åberopa ansvarsbegränsning i de fall där redaren bär principalansvar för skador som han vållar.

Den som har meddelat en ansvarsförsäkring beträffande ansvaret för krav som enligt konventionen är underkastade ansvarsbegränsning har rätt att åberopa begränsningsreglerna i samma utsträckning som försäkringstagaren. Anledningen till detta är att man velat förhindra att konventionen skall kunna kringgås genom att talan, i de fall då det är tillåtet, riktas direkt mot försäkringsgivaren. Enligt svensk rätt är detta f. n. möjligt bara i undantagsfall (jfr 95 § försäkringsavtalslagen). Men i andra länder, t. ex. USA, är direkt talan mot försäkringsgivare ofta tillåten och det har där förekommit att ansvarsförsäkraren har förvägrats den rätt till ansvarsbegränsning som tillkommit försäkringstagaren.

Konventionen gäller även för det fall att talan förs mot själva fartyget (jfr artikel 6:1 i 1957 års konvention). Härmed avses en form av realexekution som förekommer i anglosachsiska rättssystem, "action in rem". Också i svensk rätt finns en motsvarighet till detta. Enligt 258 § sjölagen är det möjligt för den som ur fartyget vill ha betalt för en fordran, som är förenad med sjöpanträtt, att väcka talan mot befälhavaren (jfr ND 1979 s. 27).

Slutligen har i denna artikel tagits in en bestämmelse om att den omständigheten att ansvarsbegränsning åberopas inte skall anses innebära att ansvarighet har medgivits (jfr artikel 1:7 i 1957 års konvention).

Artikel 2

Artikeln innehåller allmänna bestämmelser om de olika slag av fordringar som omfattas av reglerna om ansvarsbegränsning (jfr artikel 1:1 a)–c) och artikel 1:3 i 1957 års konvention). Vissa undantag härifrån är intagna i artiklarna 3 och 4.

I artikeln fastslås att konventionen inte behandlar grunderna för ansvarigheten. Rätt till ansvarsbegränsning föreligger alltså beträffande de i artikeln nämnda fordringarna oberoende av om de regler som bestämmer ansvarigheten föreskriver strikt ansvar eller culpaansvar.

Följande slag av fordringar är underkastade ansvarsbegränsning.

Enligt *första stycket (a)* omfattas för det första fordran med anledning av person- eller sakskada som har uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med fartygets drift eller med bärgning. Vidare omfattas fordran med anledning av allmän förmögenhetsskada som har uppkommit till följd av sådan person- eller sakskada. För att undvika den risk för missförstånd som sagts föreligga i vissa rättssystem anges särskilt, att skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt på navigationshjälpmedel skall anses som sakskada.

I 1957 års konvention har fordringar i anledning av skador som uppkommer vid bärgning inte särskilt nämnts bland de fordringar som är

underkastade ansvarsbegränsning. Anledningen till att så har skett i 1976 års konvention är främst utgången av ett engelskt rättsfall, det s. k. Tojo Maru-fallet.[8] I detta fall hade skada uppstått genom att en dykare, som var anställd av bärgaren, vid reparation från vattnet av det tankfartyg som bärgningen avsåg hade skjutit en bult in i fartyget med explosion till följd. House of Lords fann att skadan inte hade uppkommit ombord på bärgningsfartyget och inte heller i samband med "navigeringen eller handhavandet" av bärgningsfartyget (jfr artikel 1:1 (a) och (b) i 1957 års konvention) och frånkände bärgaren rätt till ansvarsbegränsning. Person- och sakskada i direkt samband med bärgning nämns därför nu särskilt bland de begränsningsbara fordringarna.

Enligt *första stycket (b)* kan begränsning åberopas beträffande fordran med anledning av skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods. Härmed avses ren förmögenhetsskada orsakad av dröjsmål under befordringen. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i 1957 års konvention. Anledningen till att den tagits in i 1976 års konvention är att ansvar för dröjsmålsskador i viss utsträckning redan finns i vissa länder enligt rättspraxis eller tvingande lagregler. Sedermera har dröjsmålsansvaret vid godstransporter uttryckligen reglerats i 1978 års Hamburgkonvention om godstransporter till sjöss.

Enligt *första stycket (c)* omfattas fordran med anledning av sådan förmögenhetsskada som hänför sig till intrång i utomobligatoriska rättigheter och som har uppkommit i direkt samband med fartygets drift eller med bärgningsåtgärder. Härmed avses t. ex. fordran som har uppkommit genom att ett fartyg skadar eller blockerar en kajplats i följd varav annan redare hindras att använda kajen. Det är osäkert vilken betydelse denna bestämmelse har med hänsyn till allmänna regler om adekvat kausalitet som förutsättning för skadeståndsansvar.

Första stycket (d) behandlar fordran med anledning av att ett sjunket, havererat, strandat eller övergivet fartyg, med allt som finns eller har funnits ombord på fartyget, har lyfts, avlägsnats, förstörts eller oskadliggjorts. Motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention gäller endast när det enligt skriven eller oskriven lag föreligger en plikt att avlägsna eller förstöra vrak. I 1976 års konvention har inte något sådant förbehåll gjorts. Någon större saklig skillnad torde dock inte föreligga, eftersom fordran på bärgarlön enligt artikel 3 faller utanför konventionens tillämpningsområde.

Begränsningsrätt föreligger vidare enligt *första stycket (e)* för fordran med anledning av att ett fartygs last har avlägsnats, förstörts eller oskadliggjorts. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i 1957 års konvention. Den motiveras av att det kan förekomma att last behöver lämpas över bord eller oskadliggöras utan att motsvarande åtgärder företas med själva fartyget.

Enligt *första stycket (f)* kan slutligen fordran med anledning av förebyggande åtgärder begränsas. Härmed avses åtgärder för att förhindra eller begränsa skador som omfattas av konventionens begränsningsregler liksom också ersättning för skada som orsakats av sådana åtgärder. Bestämmelsen har sin förebild i 1969 års oljeansvarighetskonvention men avser till skillnad från denna bara krav från andra personer än den för skadan ansvarige. Redaren kan alltså inte enligt 1976 års konvention göra sig betald ur en begränsningsfond för sina egna kostnader för förebyggande åtgärder.

[8] [1971] 1 Lloyd's Rep. 341.

Andra stycket i artikeln innehåller en bestämmelse om att fordringar enligt första stycket är underkastade ansvarsbegränsning även om talan förs regressvis eller på grund av indemnitetsförklaring. Vidare föreskrivs att fordringar som avser borttagande av vrak o. d. eller förebyggande åtgärder inte är föremål för ansvarsbegränsning i den mån de avser ersättning på grundval av ett avtal som har ingåtts med person som är skadeståndsansvarig.

Artikel 3

Denna artikel anger de fordringar som är undantagna från ansvarsbegränsning. I 1957 års konvention finns motsvarande bestämmelser i artikel 1:4.

Liksom i 1957 års konvention omfattas inte fordran på bärgarlön eller på bidrag till gemensamt haveri av begränsningsrätten.

Begränsningsrätt föreligger inte heller för fordran i anledning av sådan oljeskada som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention. Oljeskador av detta slag ansågs generellt böra bli föremål för särskilda begränsningsregler. Undantaget gäller även om oljeskadan har inträffat på sådant område att 1969 års konvention inte är tillämplig. För andra slag av oljeskador, t. ex. skada på grund av utsläpp av lättolja som i vart fall f. n. inte omfattas av 1969 års konvention, föreligger däremot rätt till ansvarsbegränsning enligt 1976 års begränsningskonvention.

Fordran i anledning av vissa atomskador är också undantagna från ansvarsbegränsning. Detta gäller fordringar som är underkastade internationell konvention eller nationell lag, som reglerar eller förbjuder ansvarsbegränsning för atomskada. Detsamma gäller i fråga om fordringar mot ägaren av ett atomfartyg i anledning av atomskada. De begränsningsbelopp som föreskrivs i 1976 års konvention är uppenbarligen alltför låga när det gäller ansvaret för atomskador. För dessa har det dessutom i de internationella konventionerna om atomansvar slagits fast, att ansvaret skall kanaliseras till vederbörande atomanläggnings innehavare.

Krav från personer som är anställda hos fartygsägaren eller bärgaren, eller från deras rättsinnehavare, är vidare i princip undantagna från begränsningsrätten. En förutsättning är dock att den lag som reglerar tjänsteavtalet föreskriver att fartygsägaren eller bärgaren inte har rätt att begränsa sin ansvarighet beträffande sådana fordringar eller endast får begränsa ansvarigheten till högre belopp än som anges i konventionen. Denna bestämmelse överensstämmer med artikel 1:4 (b) i 1957 års konvention.

Artikel 4

I artikeln behandlas i vilka fall rätten till ansvarsbegränsning går förlorad (jfr artikel 1:1 i 1957 års konvention).

Den som är ansvarig för en skada har inte rätt att begränsa sitt ansvar om det visas att skadan beror på handlande eller underlåtenhet av honom själv med uppsåt att orsaka sådan skada eller av hänsynslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle bli följden. Motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention talar om "fel eller försummelse av ägaren själv" ("actual fault or privity of the owner"; "la faute personelle du propriétaire"). Bestämmelsen

har visat sig försvåra förhandlingsuppgörelser mellan parterna, eftersom fordringsägare ofta försöker bryta igenom begränsningsreglerna genom att göra gällande att "ägaren själv" gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Med anledning härav har man i 1976 års konvention försökt inskränka området för det obegränsade ansvaret genom att föreskriva att inte varje vårdslöshet, som redaren eller den centrala ledningen hos ett rederi gör sig skyldig till, skall föranleda obegränsat ansvar utan bara sådana handlingar där skadan förövas uppsåtligen eller näst intill uppsåtligen.

Den bestämmelse som återfinns i artikeln har sin förebild i 1974 års Aténkonvention (artikel 13:1) och togs sedermera också in i 1978 års Hamburgkonvention (artikel 8). Den ursprungliga förebilden finns i 1929 års Warszawa-konvention om internationell luftbefordran (artikel 25) i den lydelse denna fick genom 1955 års Haagprotokoll; denna bestämmelse är emellertid mera vidsträckt genom att den föreskriver obegränsat ansvar också när fraktförarens anställda har gjort sig skyldiga till uppsåtliga och därmed jämställda handlingar.

Artikel 5

Artikeln reglerar det förhållandet att den som är berättigad till ansvarsbegränsning har en motfordran mot den som gör anspråk på ersättning. Grundar sig motfordringen och huvudfordringen på samma händelse skall fordringarna först avräknas mot varandra, varefter begränsningsreglerna skall tillämpas på eventuellt överskjutande belopp. Motsvarande bestämmelse återfinns i 1957 års konvention i artikel 1:5.

Artikel 6

Denna artikel anger de allmänna ansvarsgränserna för fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning (jfr artikel 3:1 och 3:7 i 1957 års konvention). Fordringar från fartygets egna passagerare i anledning av personskada behandlas dock särskilt i artikel 7.

Ansvarsgränserna beräknas som tidigare nämnts på grundval av tonnageprincipen. Med fartygets tonnage avses i konventionen enligt *femte stycket* dess bruttotonnage. Detta skall beräknas i enlighet med bestämmelserna i 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. Ett fartygs bruttotonnage utgör summan av fartygets slutna rum med undantag bl. a. för vissa utrymmen ovanför fartygets översta däck.

Begränsningsbeloppen anges i SDR, dvs. de av internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Dessa beräknas dagligen på grundval av kurserna för de viktigaste handelsländernas valutor och värdet i nationellt mynt noteras också dagligen i de flesta länder. I svenska dagliga tidningar publiceras noteringen på SDR numera tillsammans med valutakurserna. En sådan dragningsrätt utgör i svenskt mynt för närvarande ca 5 kr 50 öre.[9] Poincaréfrancen, som tidigare utgjort beräkningsenhet i internationella sammanhang, anses inte längre, av skäl som anges under artikel 8, kunna användas som beräkningsenhet.

Liksom enligt 1957 års konvention gäller ansvarsgränserna för fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse *(första stycket)*. När

[9] I betänkandet har vid omräkning av SDR till svensk valuta genomgående använts ett motvärde av 5 kr. 50 öre.

flera skador inträffar efter varandra kan fråga uppkomma om dessa utgör en sammanhängande serie av skador, orsakade av samma händelse, eller om fråga är om flera, från varandra oavhängiga, olyckor. I sistnämnda fall svarar fartygsägaren eller annan som är ansvarig för var och en av olyckorna intill ansvarsgränsen.

Det system som använts för att bestämma ansvarsbeloppen innebär att det finns skilda ansvarsgränser för fordringar i anledning av personskador (med undantag för passagerarskador) och för övriga fordringar. I bägge fallen har ett minimibelopp fastställts för sådana fartyg som har ett tonnage på 500 ton eller mindre. Anledningen till detta är att tonnageprincipen eljest skulle leda till orimligt låga ansvarsgränser för de små fartygen, såsom fiskefartyg, bogserbåtar och nöjesbåtar. Konventionsstaterna har emellertid, som framgår av artikel 15:2 (b), rätt att i nationell lagstiftning särreglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på fartyg med ett tonnage understigande 300 ton.

Ansvarsgränsen för fartyg på 500 ton eller därunder utgör 333 000 SDR (ca 1,8 milj. kr.) när fråga är om fordringar i anledning av personskada och 167 000 SDR (ca 0,9 milj. kr.) beträffande övriga fordringar. Till detta minimibelopp läggs sedan för fartyg med större tonnage än 500 ton ett visst belopp per ton. Tilläggsbeloppen per ton minskar emellertid allteftersom fartygets tonnage ökar. Härigenom har man velat undvika att begränsningsbeloppet för de mycket stora fartygen blir så högt att det är omöjligt att täcka det genom försäkring. En uppställning över begränsningsbeloppen för olika fartygsstorlekar finns i *bilaga 3*.

Om det för personskadefordringar beräknade beloppet inte förslår till full betalning av dessa fordringar, får enligt *andra stycket* det för övriga fordringar avsedda beloppet tas i anspråk för den obetalda återstoden. Därvid skall personskadefordringarna och de övriga fordringarna konkurrera på lika villkor.

Beträffande fordringar i anledning av skador på hamnanläggningar, bassänger och segelbara vattenvägar samt navigationshjälpmedel sägs i *tredje stycket* att konventionsstat i sin nationella lagstiftning får föreskriva att sådana fordringar skall ha prioritet efter personskadefordringar. Även i 1957 års konvention fanns en särregel för dessa fordringar (punkt 2 (a) i signaturprotokollet) men den innebar en allmän möjlighet att ta förbehåll om att utesluta dessa fordringar från tillämpning av konventionen. Denna möjlighet har inte utnyttjats av de nordiska länderna då man ansett att detta skulle innebära att offentliga intressen på ett obehörigt sätt skulle prioriteras på enskilda skadelidandes bekostnad.

Som tidigare nämnts är 1976 års konvention, till skillnad från 1957 års konvention, tillämplig även på sådana bärgare som inte använder ett bärgningsfartyg vid bärgningsarbetet. För bestämmande av ansvarsgräns för sådana bärgare har i *fjärde stycket* föreskrivits att begränsningsbeloppen skall vara desamma som för ett fartyg på 1 500 ton. När man valde denna fiktiva gräns beaktades att större bärgningsfartyg f. n. är av ungefär denna storlek.

Artikel 7

I denna artikel bestäms den särskilda ansvarsgräns som gäller för fordringar i anledning av personskador som drabbat det egna fartygets passagerare. Enligt 1957 års konvention begränsas dessa skador på samma sätt som andra personskador. Detta har inte ansetts lämpligt för passagerarfartygens del eftersom deras tonnage i regel är jämförelsevis litet; ett begränsningssystem grundat på tonnageprincipen kan därför innebära att ersättningen per passagerare blir alltför låg. Det maximala ansvaret för passagerarskador är också möjligt att förutse på ett helt annat sätt än ansvaret för personskador i allmänhet. Det maximala antalet passagerare som fartyget får transportera är känt och i regel är ansvaret enligt tillämplig nationell lag begränsat till visst belopp per passagerare. Under ett tidigt skede av konventionsarbetet övervägdes därför att helt utesluta passagerares personskador från global-begränsningen. Man fann emellertid att i vart fall en maximigräns behövdes för de största passagerarfartygens del.

Mot bakgrund av dessa överväganden har i *första stycket* i denna artikel fastställts en särskild ansvarsgräns för passagerares anspråk på ersättning för personskada. Denna skall beräknas på grundval av det antal passagerare som fartyget är berättigat att föra enligt det certifikat som utfärdats för fartyget. Begränsningsbeloppet utgör summan av 46 666 SDR (ca 250 000 kr.) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget får befordra. Det nämnda beloppet är detsamma som enligt Aténkonventionen gäller för bortfraktarens ansvar för passagerares personskada. För att även de största passagerarfartygen skall ha möjlighet att täcka sitt ansvar med försäkring utan alltför stora kostnader har föreskrivits att ansvarigheten inte under några förhållanden får överstiga 25 milj. SDR (ca 135 milj. kr.).

Enligt *andra stycket* skall med formuleringen "fordringar i anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare" förstås varje krav som framställs av en person, som befordrades med det fartyget eller på dennes vägnar, under förutsättning att befordringen sker enligt ett avtal om passagerarbefordran eller i anslutning till godsbefordran av fordon eller levande djur. Bestämmelsen bygger på definitionen av passagerare i artikel 1:4 i Aténkonventionen. Den avser att göra klart att artikeln endast gäller i fråga om anspråk från personer som befordras som passagerare ombord på det i begränsningssammanhanget aktuella fartyget. Framställs utomobligatoriskt ersättningskrav av personer, vilka färdas som passagerare ombord på annat fartyg, blir bestämmelserna i artikel 6 tillämpliga.

Artikel 8

Denna artikel innehåller bestämmelser om beräkningsenhet.

I 1957 års konvention anges begränsningsbeloppet i Poincaréfranc som är en fiktiv beräkningsenhet baserad på visst guldinnehåll (jfr artikel 3:6).[10] För sin funktion förutsätter Poincaréfrancen ett internationellt valutasystem som bygger på guldvärde. Det internationella valutasamarbetet sker dock numera på grundval av internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). Det har därför framstått som alltmer tveksamt hur det monetära värdet av Poincaréfranc skall beräknas. Med anledning härav och då

[10] Den 21 december 1979 har i Bryssel antagits ett ändringsprotokoll till 1957 års konvention, varigenom SDR har införts som beräkningsenhet. Protokollet har inte trätt i kraft.

marknadspriset på guld snabbt kan förändras har det ansetts nödvändigt att begränsningsbelopp i internationella konventioner uttrycks i andra enheter än sådana som är baserade på visst guldinnehåll.[11] Man har därför, som framgår av *första stycket,* valt SDR som beräkningsenhet i konventionen.

Beträffande konvertering av SDR till nationell valuta anges att denna skall ske på grundval av kursvärdet den dag då begränsningsfonden upprättades, betalningen erlades eller häremot svarande säkerhet ställdes. För stat som är medlem av internationella valutafonden skall värdet av en konventionsstats nationella mynt uttryckt i SDR bestämmas enligt den beräkningsmetod som fonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. För annan stat beräknas värdet på det sätt som den staten bestämmer.

Andra och *tredje styckena* innehåller särregler för stater som inte är medlemmar av internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger att bestämmelserna i första stycket tillämpas. Bestämmelserna bygger på att Poincaréfrancen används som beräkningsenhet. Att bestämmelserna har tagits med trots de uppenbara svårigheter som föreligger att tillämpa Poincaréfrancen som beräkningsenhet har politiska orsaker. Öststaterna, som inte är medlemmar av internationella valutafonden, ansåg sig inte ens i den form som anvisas i första stycket sista punkten kunna använda sig av SDR.

Vid användningen av Poincaréfranc föreligger risk för att begränsningsbeloppens värde kommer att skilja sig från dem som fastställs på grundval av SDR. I *fjärde stycket* föreskrivs därför att omräkning till nationell valuta i länder som inte tillämpar SDR skall ske på sådant sätt att begränsningsbeloppet, så långt möjligt, motsvarar värdet i SDR.

Artikel 9

Denna artikel behandlar rätten till ansvarsbegränsning när flera personer är ansvariga på grund av en och samma händelse (jfr artikel 6:2 i 1957 års konvention). När så är fallet får enligt *första stycket* det sammanlagda beloppet av deras ansvarighet för en och samma händelse och för fordringar som avses i artikel 6 inte överstiga de begränsningsbelopp som där föreskrivs. Bestämmelser av detta slag är vanliga inom transporträtten och syftar till att förhindra att begränsningsreglerna kringgås genom att talan väcks också mot redarens anställda, vilka sedan i sin tur kan vända sig mot redaren med krav på kompensation för vad de ålagts betala i skadestånd. Deras viktigaste funktion är emellertid att göra det möjligt för redaren att teckna en ansvarsförsäkring som gäller för fartyget, dvs. för allt ansvar som personer på redarens sida kan ådra sig. Bestämmelserna fyller härigenom en viktig skyddsfunktion även för redarens anställda.

Bestämmelserna i (a) behandlar anspråk mot en ägare av fartyg (jfr definitionen i artikel 1) och personer som han svarar för; (b) behandlar samma situation, nämligen anspråk mot en ägare av ett bärgningsfartyg och hans folk, och är egentligen överflödig vid sidan av (a).

Bestämmelsen i (c) tar sikte på det fallet att ansvar görs gällande mot en person, som utför bärgning utan att anlita fartyg, och mot dem han svarar för. Det sammanlagda ansvaret för dem skall då inte överstiga de belopp som framräknas med hjälp av artikel 6:4. I texten talas om anspråk mot "the

[11] Se prop. 1977/78:70 om värdet av vissa beräkningsenheter i guld; jfr s. 74.

salvor or salvors". Detta innebär, att om flera bärgare utan fartyg är engagerade i bärgningen, så skall det sammanlagda ansvaret för dem och deras folk inte överstiga de belopp som avses i artikel 6:4.

Av *andra stycket* framgår att den ansvarsgräns som anges i artikel 7 skall tillämpas på det sammanlagda ansvar som på grund av en och samma händelse kan göras gällande mot ägaren av det fartyg, med vilket passagerarna befordrades, och mot personer som ägaren svarar för.

Artikel 10

Denna artikel innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning när begränsningsfond inte har upprättats.

Vid utarbetandet av konventionen diskuterades huruvida upprättandet av en begränsningsfond skulle vara obligatoriskt för att ansvarsbegränsning skulle få åtnjutas. Man stannade emellertid för att så inte borde vara fallet utan att ansvarsbegränsning, liksom gäller i 1957 års konvention, skulle få åberopas även när begränsningsfond inte har upprättats. Detta fastställs i *första stycket*. Av detta stycke framgår emellertid vidare att en konventionsstat i sin nationella lagstiftning kan föreskriva att den som är ansvarig endast får åberopa begränsningsrätt, om fond redan har upprättats eller upprättas i samband med att rätt till ansvarsbegränsning åberopas. Den sista punkten av bestämmelsen har tillkommit för att förhindra, att det i nationell lag intas regler som innebär att begränsningsfond måste upprättas viss kortare tid efter olyckan.

Av *andra stycket* framgår att samma regler skall gälla för fördelningen av begränsningsbeloppet såväl när fond har upprättats som när så inte skett.

I *tredje stycket* stadgas att processuella frågor som uppkommer vid tillämpningen av denna artikel skall avgöras enligt den nationella lagen i den konventionsstat där talan väckts.

Artikel 11

Artikeln innehåller bestämmelser om upprättande av begränsningsfond. Även 1957 års konvention innehåller vissa regler om detta (jfr artikel 2:2 och 3), men 1976 års konvention har i frågor om fonden och dess fördelning också utformats med 1969 års oljeansvarighetskonvention som förebild.

Av *första stycket* framgår att den mot vilken ansvar görs gällande kan upprätta en fond hos domstol eller annan behörig myndighet i konventionsstat, där rättsliga åtgärder har vidtagits på grund av fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning. I fråga om fondens storlek sägs vidare att den skall uppgå till summan av de begränsningsbelopp som enligt artiklarna 6 och 7 gäller för fordringar för vilka personen i fråga kan vara ansvarig.

I fonden skall vidare ingå ränta på respektive ansvarsbelopp från dagen för den ifrågavarande händelsen till dagen för fondens upprättande. Sistnämnda bestämmelse är ny i förhållande till 1957 års konvention. Den skiljer sig också från vad som gäller enligt 237 § sjölagen. Enligt denna paragraf skall säkerhet ställas för ansvarighetsbeloppet samt för ett av vederbörande myndighet bestämt tillägg för ränta och kostnader. Därmed avses ränta på de enskilda fordringarna från den dag säkerheten ställs, eller eventuell tidigare dag från

vilken ränta löper, till dess slutlig uppgörelse får antas komma till stånd mellan redaren och borgenärerna. Utformningen av räntebestämmelsen i 1976 års konvention har skett i avsikt att uppmuntra till att begränsningsfond upprättas på ett tidigt stadium.

I första stycket föreskrivs slutligen att begränsningsfonden bara skall vara tillgänglig för betalning av fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning. Den som har en fordran som inte är föremål för begränsning, t. ex. anspråk på bärgarlön, får således inte delta vid fördelning av fonden eller, om sådan inte har upprättats, begränsningsbeloppet.

En begränsningsfond kan upprättas inte bara genom att det ifrågavarande fondbeloppet inbetalas kontant utan även genom att bankgaranti eller annan säkerhet ställs. Detta framgår av *andra stycket.* Den säkerhet som ställs skall vara godtagbar enligt lagen i den konventionsstat där fonden upprättats och av domstol eller annan behörig myndighet bedömas som tillfredsställande. Det i praktiken vanligaste sättet för upprättande av begränsningsfond torde bli att en bank eller fartygets försäkringsgivare lämnar borgensförbindelse.

Tredje stycket innehåller en bestämmelse som innebär att en fond, som har upprättats av någon av dem vilkas ansvarighet enligt artikel 9 skall begränsas inom ramen för ett och samma begränsningsbelopp eller av en sådan persons försäkringsgivare, skall anses upprättad på samtliga dessa personers vägnar. Detta medför att de rättsverkningar som enligt artikel 13 inträder när en fond har upprättats, t. ex. hinder mot kvarstad, gäller också när en ansökan om kvarstad riktas mot någon annan än den som faktiskt har upprättat fonden.

Artikel 12

Denna artikel innehåller bestämmelser om fondens fördelning. De motsvaras i 1957 års konvention av artikel 3:2–4.

Av *första stycket* framgår att fonden skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till deras styrkta fordringar mot fonden om inte annat följer av bestämmelserna i artiklarna 6 och 7.

Har den som är ansvarig eller hans försäkringsgivare eller annan person, innan fonden fördelats, reglerat en fordran mot fonden, inträder han enligt *andra* och *tredje styckena* genom subrogation i borgenärens rätt intill det belopp han har betalat. Subrogationsrätten för annan än den ansvarige eller hans försäkringsgivare gäller dock endast i den utsträckning sådan rätt är tillåten enligt tillämplig nationell lag.

Visar den som är ansvarig eller annan att han framdeles kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den betalats innan fonden fördelades, skulle ha åtnjutit subrogationsrätt för, kan enligt *fjärde stycket* domstol eller annan behörig myndighet i det land där fonden har upprättats förordna, att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Artikel 13

Denna artikel innehåller bestämmelser om i vad mån upprättandet av en begränsningsfond medför att de personer, på vars vägnar fonden har upprättats, är skyddade mot att annan egendom som tillhör dem tas i anspråk för att säkerställa borgenärernas fordringar. Dessa frågor regleras i 1957 års konvention i artikel 2:4 och artikel 5:1 och 2.

Av *första stycket* framgår att den som framställt krav på ersättning mot fonden inte sedan kan, på grund av denna fordran, göra gällande någon rätt mot andra tillgångar som tillhör person på vars vägnar fonden har upprättats.

Har en begränsningsfond upprättats kan domstol eller annan behörig myndighet i konventionsstat enligt *andra stycket* besluta att häva en kvarstads- eller annan handräckningsåtgärd som har vidtagits beträffande ett fartyg eller annan egendom tillhörande någon, på vars vägnar fonden har upprättats, till säkerhet för en fordran som kan göras gällande mot fonden. Vederbörande myndighet *skall* emellertid, i ett antal i detta stycke närmare angivna fall, alltid fatta ett sådant beslut om fonden har upprättats på en plats som har en naturlig anknytning till den ansvarsgrundande händelsen eller till kravet.

De inskränkningar i borgenärernas rätt att skaffa sig säkerhet för sina ersättningsanspråk som upprättande av en begränsningsfond medför gäller emellertid enligt *tredje stycket* bara om borgenären får framställa krav mot begränsningsfonden inför den domstol som förvaltar fonden. Vidare uppställs det villkoret att fonden skall vara faktiskt tillgänglig och fritt överförbar såvitt angår borgenärens fordran ("the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim"). Bestämmelsen torde innebära krav på att möjlighet finns *att* enligt allmänna processrättsliga regler föra rättegång om fordringen i det land där fonden upprättats, *att* med stöd av domen vinna exekution i fonden *och att* ersättningen för fordringen fritt skall kunna föras ut från landet i fråga.

Artikel 14

Enligt denna artikel skall, utöver vad som stadgas i konventionen, de närmare bestämmelserna om upprättande och fördelning av en begränsningsfond och alla processuella bestämmelser, som har samband därmed, regleras av lagen i den stat där fonden har upprättats. En motsvarande bestämmelse finns i artikel 4 i 1957 års konvention.

Artikel 15

Artikeln reglerar konventionens tillämpningsområde.

Av *första stycket* följer att konventionen alltid skall tillämpas när ansvarsbegränsning åberopas inför domstol i konventionsstat eller fråga om hävande av säkerhetsåtgärd aktualiseras där. Konventionens bestämmelser eller de regler som i domstolslandets lag återger konventionen skall således tillämpas som lex fori, oavsett om anknytningen till någon annan stat i det

enskilda fallet skulle vara större på grund av redarens hemvist, den plats där olyckan inträffade eller liknande omständighet. Konventionsstaterna har emellertid rätt att från konventionens tillämpning utesluta personer eller fartyg som saknar närmare anknytning till konventionsstat.

Konventionen innehåller inte någon bestämmelse om vad som menas med fartyg. I stället har i konventionen intagits bestämmelser som gör det möjligt att från konventionens tillämpning undanta vissa fartyg och anordningar. Sålunda sägs i *andra stycket* att konventionsstat har rätt att i nationell lagstiftning reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på dels fartyg som används i inre farvatten, dels fartyg vars tonnage understiger 300 ton. I *tredje stycket* har intagits en undantagsregel för fall när inga utländska intressen är berörda. Vidare sägs i *fjärde stycket* att konventionen inte skall tillämpas på borrningsfartyg, om staten i fråga antingen i sin nationella lagstiftning fastställt högre ansvarsgräns än den som anges i artikel 6 eller har tillträtt en internationell konvention som reglerar frågan om ansvarsbegränsning beträffande sådana fartyg. Av *femte stycket* framgår att konventionen inte är tillämplig på svävarfarkoster och flytande plattformar som konstruerats för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar.

Artiklarna 16–23

Dessa artiklar innehåller slutbestämmelser.

Artikel 16 reglerar frågor om undertecknande, ratifikation och anslutning.

Enligt *artikel 17* träder konventionen i kraft ett år efter det att 12 stater har tillträtt den. Att tiden bestämts till ett år sammanhänger med att uppsägning av 1957 års konvention träder i kraft först ett år efter uppsägningen.

Vad beträffar reservationer mot konventionen *(artikel 18)* kan nämnas, att konventionsstat har rätt att reservera sig mot tillämpningen av bestämmelserna i artikel 2:1 (d) och (e) som behandlar fordringar i anledning av vissa åtgärder med förolyckat fartyg eller med last. Andra reservationer är inte tillåtna.

Av *artikel 19* följer att konventionen av konventionsstat kan sägas upp ett år efter det att konventionen trätt i kraft för den statens vidkommande.

Artikel 20 innehåller bestämmelser om revidering eller ändring av konventionen. För att sammankalla en revisionskonferens krävs att 1/3 av konventionsstaterna begär det.

I *artikel 21* har intagits särskilda bestämmelser om ändring av konventionen enbart såvitt avser begränsningsbeloppen eller av beräkningsenheterna. För att sammankalla en revisionskonferens med detta syfte krävs bara begäran av minst 1/4 av konventionsstaterna. Begränsningsbeloppen får bara ändras när deras verkliga värde undergått en väsentlig förändring. Beslut rörande dessa frågor kräver en majoritet om 2/3 av de konventionsstater som är närvarande och röstar vid en sådan konferens.

Artikel 22 innehåller bestämmelser om deposition av instrument m. m.

Artikel 23 anger slutligen att konventionen är upprättad i ett enda originalexemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken samt att dessa texter äger lika vitsord.

4 Begränsning av redares skadeståndsansvar

4.1 Sveriges tillträde till 1976 års begränsningskonvention

Som förut nämnts grundar sig vår nuvarande lagstiftning om globalbegränsning i 10 kap. sjölagen på 1957 års internationella konvention, vilken Sverige – liksom de övriga nordiska länderna – har tillträtt. Den främsta anledningen till att denna ansågs vara i behov av revision och att, som ett resultat härav, en ny konvention utarbetades var att begränsningsbeloppen i 1957 års konvention med tiden visade sig vara alltför låga. Under den tid som förflutit efter 1957 och fram till 1976, då den nya konventionen antogs, hade begränsningsbeloppens realvärde minskat med drygt hälften till följd av inflationen. Även andra faktorer medverkade till att en ökning av begränsningsbeloppen ansågs nödvändig. Försäkringsmarknadens kapacitet att täcka högre ansvar hade ökat betydligt och nya skadetyper, främst miljöskador, hade framkommit.

Mot denna bakgrund framstår det enligt utredningens mening som uppenbart att Sverige nu bör säga upp 1957 års konvention. En bedömning av om den nya konventionen skall tillträdas måste främst grundas på en värdering av om den nya konventionens begränsningsbelopp kan anses tillfredsställande.

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen för konventionen innebär denna, såvitt gäller ersättning för personskador, en betydelsefull förbättring genom att ett särskilt begränsningsbelopp har föreskrivits beträffande ansvaret för skador på passagerare. Detta utgör ca 250 000 kr[1] multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får föra, dock högst ca 135 milj. kr. Genom att begränsningsbeloppet således inte, såsom de övriga, har satts i relation till fartygets tonnage utan utformats på sätt som skett kommer passagerarkraven bara undantagsvis att drabbas av globalbegränsning. Anledningen till detta är följande.

Enligt bestämmelserna i 6 kap. sjölagen är bortfraktarens ansvar för passagerares personskada alltid begränsat till visst belopp, såvida inte skadan har orsakats uppsåtligen eller genom därmed jämförlig handling. Utredningen kommer i det följande att föreslå att detta belopp höjs till ca 550 000 kr. per passagerare, dvs. till något mer än det dubbla av det som enligt 1976 års konvention skall läggas till grund vid framräkningen av globalbegränsningsbeloppet. Om skadeståndet till en passagerare eller hans efterlevande överstiger 550 000 kr. kan det således förekomma, att detta begränsas först enligt 6 kap. sjölagen och därefter enligt reglerna om globalbegränsning i 10

[1] I konventionen anges begränsningsbeloppen i särskilda dragningsrätter, s. k. SDR; jfr s. 74.

kap. sjölagen. För att så skall kunna ske krävs mellertid *dels* att det antal passagerare som vid olyckan befann sig ombord på fartyget uppgick till minst hälften av vad fartyget får föra *och dels* att ansvaret gentemot var och en av dessa passagerare uppgick till minst 550 000 kr. Det torde bli relativt sällsynt att en sådan situation uppkommer.

Härtill kommer att maximigränsen för ansvaret för passagerares personskador, ca 135 milj. kr., med all sannolikhet inte kommer att tillämpas i praktiken. Detta förutsätter nämligen att minst 245 passagerare omkommer eller skadas vid en och samma olycka och att ersättningsbeloppet för varje passagerare uppgår till 550 000 kr. eller mer. Helt kan det inte uteslutas att ett stort passagerarfartyg drabbas av en sådan katastrofolycka; av försäkringsskäl har därför en maximigräns ansetts nödvändig men den får antas ha övervägande teoretisk betydelse.

Det torde således bli relativt sällsynt att passagerarkraven kommer att drabbas av globalbegränsning så som ansvarsgränsen för dessa skador har utformats i 1976 års konvention. Den omständigheten att de har särbehandlats innebär vidare att det allmänna begränsningsbeloppet för personskador helt och hållet blir tillgängligt för andra personkategorier. Beloppet kommer praktiskt taget alltid att kunna användas uteslutande för att ersätta skador på personer som befinner sig utanför fartyget, dvs. ombord på annat fartyg eller i land. Skador på besättningen är nämligen enligt nordisk rätt inte föremål för ansvarsbegränsning; detsamma gäller i många andra rättssystem. Och för passagerarskador gäller som nämnts särskilda regler. Personskadorna har således fått en avsevärt gynnsammare ställning i den nya konventionen.

Vad sedan angår de allmänna begränsningsbeloppen för personskador och övriga skador (främst sakskador) ansågs det vid utarbetandet av den nya konventionen framför allt nödvändigt att reellt, och inte bara nominellt, höja de nuvarande ansvarsgränserna för de mindre fartygen. Erfarenheten har nämligen visat att begränsningsinstitutet har sin största betydelse för dessa fartyg. Av en undersökning som gjorts av Sveriges Ångfartygs Assurans Förening avseende svenska fartyg försäkrade i Sverige *(bilaga 4)* framgår att globalbegränsningsreglerna under tiden 1968–1977, utöver några fall som rör oljeskada, har tillämpats eller åberopats i 20 fall och huvudsakligen beträffande mindre fartyg. I samtliga fall var fråga om sakskador. Ersättningskraven uppgick till sammanlagt drygt 20 milj. kr. medan begränsningsbeloppen var sammanlagt drygt 5 milj. kr. I flertalet fall var fråga om kollisionsskador.

Såsom framgår av den uppställning över begränsningsbeloppen som finns i bilaga 3 är det främst begränsningsbeloppen beträffande de mindre fartygen som har ökat. För fartyg på 300–500 ton är beloppen i den nya konventionen fem–åtta gånger större än i 1957 års konvention. Trots att höjningen av begränsningsbeloppen för de mindre fartygen således varit avsevärd, hade det enligt utredningens mening varit önskvärt med ännu kraftigare höjningar. Dessa fartyg kan, trots sin förhållandevis ringa storlek, orsaka omfattande skador. Det måste därför betecknas som otillfredsställande att ansvaret för ett fartyg på t. ex. 500 ton skall vara begränsat till endast drygt 1,8 milj. kr. för personskador och till drygt 0,9 milj. kr. för övriga skador. För jämförelsens skull kan erinras om att trafikförsäkringen för alla slag av skador täcker 50 milj. kr.

I fråga om de större fartygen har begränsningsbeloppen inte höjts i samma utsträckning som beträffande de mindre fartygen. Den höjning som skett kan inte sägas ha tillgodosett de krav på reella höjningar som framfördes vid konventionens tillkomst. De nya beloppen innebär endast att begränsningsbeloppen i förhållande till 1957 års konvention har justerats med hänsyn till penningvärdets fall efter år 1957.

Sammanfattningsvis vill utredningen framhålla att den nya konventionens begränsningsbelopp jämförda med de nu gällande innebär att personskadorna generellt sett har fått en avsevärt bättre ställning, att de mindre fartygens ansvar har ökat betydligt men att en större ökning av begränsningsbeloppen för alla slag av fartyg hade varit önskvärd. Det står utom tvivel att försäkringsmarknadens kapacitet hade medgivit en ökning och att detta inte heller måste innebära några orimliga premiehöjningar. Samtidigt måste framhållas att konventionens regler om begränsningsbeloppen innebär betydande förbättringar jämfört med vad som nu gäller.

Även om en värdering av konventionen framför allt måste ta sikte på frågan om begränsningsbeloppens storlek måste också de övriga nyheter som konventionen innebär tas med i bedömningen. Främst märks här vissa bestämmelser som föranletts av att nya internationella konventioner har tillkommit sedan 1957.

1957 års konvention omfattar även ersättningskrav avseende skada som har orsakats av oljeutsläpp från fartyg. De skador som uppkom efter tankfartyget Torrey Canyons grundstötning utanför den engelska kusten år 1967 visade emellertid att ansvarsbeloppen i 1957 års konvention är otillräckliga, när det gäller att ersätta de omfattande skador som oljeutsläpp kan ge upphov till. En särskild konvention om ansvarighet för oljeskador, som bl. a. innehöll ansvarsregler och särskilda regler om begränsning av ansvaret, utarbetades därför och antogs år 1969. Konventionen trädde i kraft 1975. För stater som i likhet med Sverige ratificerade denna konvention och samtidigt var bundna av 1957 års konvention uppstod det problemet att den senare konventionens lägre ansvarsgränser måste respekteras i förhållande till stater som har tillträtt denna men inte 1969 års konvention. I 1976 års konvention har detta problem lösts genom att oljeskador av det slag som avses i 1969 års konvention helt har uteslutits från den nya begränsningskonventionens tillämpningsområde.

Under 1960-talet tillkom vidare ett antal internationella konventioner om ersättning för atomskada, bl. a. 1960 års Pariskonvention om skadeståndsansvar på atomenergins område, som ligger till grund för vår lagstiftning på området. En särskild konvention om ansvar för atomfartygs drift antogs också. Samtliga dessa bygger på principen om ett strikt och till en anläggningsinnehavare kanaliserat ansvar med höga begränsningsbelopp. Med hänsyn härtill har i förevarande konvention fordringar i anledning av atomskador undantagits från konventionens tillämpningsområde. En förutsättning är dock att en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvaret är tillämplig i stället. Vidare har fordringar som avser ersättning för atomskada orsakad av atomfartyg undantagits.

Slutligen beaktar den nya begränsningskonventionen att en ny konvention, 1969 års skeppsmätningskonvention, har tillkommit som i framtiden

avses reglera hur fartyg skall mätas. Vid framräkningen av begränsningsbeloppen skall därför fartygets bruttotonnage enligt 1969 års konvention läggas till grund och inte som hittills fartygets nettotonnage, beräknat enligt nu gällande regler. Skeppsmätningskonventionen träder i kraft den 18 juli 1982. Visserligen behöver fartyg som har byggts före konventionens ikraftträdande inte mätas enligt konventionen förrän 12 år efter ikraftträdandet. Ett stort antal fartyg är emellertid redan mätta enligt den nya konventionen trots att den ännu inte har trätt i kraft. Om ansvarsbegränsning blir aktuell beträffande ett fartyg som inte har mätts enligt den nya konventionen föreligger inte några svårigheter att i efterhand beräkna bruttotonnaget med hjälp av ritningarna för fartyget. Det kan i sammanhanget nämnas att det nya sättet för beräkning av fartygets tonnage för de flesta fartyg innebär en viss höjning av ansvarigheten.

I samtliga nu nämnda avseenden – oljeskador, atomskador och skeppsmätning – innebär således 1976 års konvention att en nödvändig anpassning av begränsningsreglerna har skett till de ändrade förhållanden som nytillkomna konventioner innebär. På i viss mån liknande sätt förhåller det sig med den beräkningsenhet som skall användas vid framräkningen av begränsningsbeloppen. Denna utgörs i 1957 års konvention av den s. k. Poincaréfrancen, som är baserad på visst guldinnehåll. Sedan guldet har upphört att tjäna som grund för det internationella valutasamarbetet kan Poincaréfrancen inte längre användas som beräkningsenhet.[2] Den har i den nya konventionen – liksom f. ö. i ett nyligen antaget ändringsprotokoll till 1957 års konvention – ersatts med de av den internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Utredningen vill framhålla att också det som nu har anförts om anpassningen av begränsningsreglerna till nya internationella förhållanden visar att det är nödvändigt att säga upp 1957 års konvention. Framför allt kan det inte längre godtas att Sverige av folkrättsliga skäl skall tvingas tillämpa de låga ansvarsgränserna i 1957 års konvention på oljeskador orsakade av fartyg från stat, som har tillträtt 1957 års konvention men inte 1969 års oljeansvarighetskonvention.

Även i andra avseenden än de som förut berörts innebär den nya begränsningskonventionen förbättringar i jämförelse med 1957 års konvention. Rättspraxis har visat att denna konventions regler om vilka fordringar som är begränsningsbara har utformats på ett sätt som medför att bärgares ansvar är obegränsat i vissa, säkerligen inte avsedda situationer. Enligt utredningens mening måste den nya konventionens regler om bärgares ansvar, varigenom alla krav på ersättning för skada som orsakas av bärgningsarbete kan begränsas, hälsas med tillfredsställelse. Detsamma gäller de särskilda reglerna om att även bärgare som inte använder sig av fartyg vid bärgningsarbetet kan begränsa sitt ansvar.

Utredningen vill slutligen erinra om den nya konventionens bestämmelse om begränsningsrättens bortfallande, vilken har fått mera restriktiv utformning än motsvarande regel i 1957 års konvention. Den nya bestämmelsen överensstämmer med vad som numera är vanligt i sjörättsliga konventioner. Den bör också i betydligt mindre utsträckning än den nuvarande ge upphov till tvister i fråga om skadan har förorsakats genom sådant handlande på redarens sida att begränsningsrätten har gått förlorad.

[2] Se vidare prop. 1977/78:70.

Förutom begränsningsbeloppens storlek finns det enligt utredningens mening bara anledning att på ytterligare en punkt allvarligt ifrågasätta lösningarna i 1976 års konvention och det gäller den bristfälliga regleringen av hur begränsningsbeloppen i framtiden skall kunna justeras i takt med inflationen. Som tidigare nämnts har utvecklingen visat att begränsningbeloppen i 1957 års konvention hastigt har sjunkit i värde på grund av den ökande inflationstakten i flertalet länder. Det finns inte någon anledning att tro att en förändring till det bättre härvidlag kommer att inträffa under den närmaste framtiden. Den omständigheten att begränsningsbeloppen i den nya konventionen har angivits i SDR innebär inte något skydd mot en generell inflation utan avser bara att såvitt möjligt motverka att valutafluktuationer påverkar ersättningsbeloppens storlek. För att reglerna om ansvarsbegränsning skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt under en längre tid krävs därför att begränsningsbeloppen genom ett förhållandevis enkelt och snabbt förfarande från tid till annan skall kunna ändras så att realvärdet i beloppen förblir i huvudsak oförändrat.

Konventionens lösning av denna fråga måste anses otillfredsställande. Enligt konventionen skall visserligen särskilda revisionskonferenser kunna äga rum för justering av begränsningsbeloppen med hänsyn till penningvärdets fall. På samma sätt skall beräkningsenheten SDR kunna ändras om behov av detta uppkommer. Däremot saknas i konventionen en bestämmelse av innebörd att en stat, som har tillträtt ett av revisionskonferensen antaget tilläggsprotokoll, kan tillämpa detta även i förhållande till fartyg eller medborgare hemmahörande i stat som står kvar vid den ursprungliga konventionstexten. Ett förslag om en sådan bestämmelse förkastades av 1976 års diplomatkonferens. Detta innebär att en stat som tillträder ett tilläggsprotokoll, på samma sätt som nu är fallet beträffande ansvaret för oljeskador i Sverige, måste leva med ett dubbelt system med ett strängare ansvar för egna och andra protokollstaters fartyg och ett lägre ansvar för fartyg från stater som inte vill godta en justering av beloppen. En annan konsekvens av konventionsregleringen på denna punkt är att, när en revision av beloppen kommer till stånd, den troligen kommer att ske i form av en ny konvention.

På grund av det internationella rättsmaskineriets långsamhet finns det enligt utredningens mening anledning att befara att inflationen kommer att tillåtas verka ganska länge innan en revision av begränsningsbeloppen blir aktuell. Erfarenhetsmässigt tar det fem–tio år innan en internationell konvention träder i kraft och det finns helt naturligt ett motstånd mot att revidera en konvention alltför kort tid efter ikraftträdandet. Genom att tillträda konventionen kommer Sverige därför att förbinda sig att för åtskillig tid framöver tillämpa begränsningsbelopp, vilkas realvärde allteftersom tiden går minskas avsevärt jämfört med nuläget.

En samlad värdering av konventionen ger således vid handen att den på åtskilliga punkter innebär betydande förbättringar jämfört med nu gällande regler men att det finns anledning att trots detta kritisera att begränsningsbeloppen inte har höjts mera än som skett och att man inte lyckats lösa frågan om en inflationssäkring av beloppen på ett tillfredsställande sätt. Mot denna bakgrund måste övervägas om Sverige, när 1957 års konvention sägs upp, bör avstå från att ratificera den nya begränsningskonventionen och i stället bör

införa lagstiftning, som visserligen i huvudsak bygger på konventionen men som innehåller högre begränsningsbelopp.

Utredningen vill, trots de skäl som kan tala för en sådan lösning, förorda att Sverige tillträder 1976 års begränsningskonvention. Vår lagstiftning om globalbegränsning har av tradition byggt på internationella konventioner, först 1924 års begränsningskonvention och därefter 1957 års konvention. För den internationella sjöfarten är det av stor betydelse att lagstiftningen på detta område är enhetlig och man har på grundval av 1957 års konvention kommit ett gott stycke på väg. Detta område av sjörätten skiljer sig härutinnan från t. ex. reglerna om bortfraktarens passageraransvar som utredningen skall behandla i det följande. Även om det finns anledning att på några punkter ställa sig kritisk till begränsningskonventionens lösningar bör man därför från svensk sida verka för att den nya konventionen, med de förbättringar den innebär, snarast kommer att träda i kraft och ersätta 1957 års konvention samt att den får så bred anslutning som möjligt. Detta kan Sverige bara göra genom att tillträda konventionen. Även de övriga nordiska kommittérna avser att förorda att konventionen tillträds.

Utredningen förutsätter att regeringen noggrant kommer att följa utvecklingen och att man från svensk sida vid behov tar initiativ till en revision av begränsningsbeloppen. Redan under den tid som har förflutit sedan konventionen antogs har realvärdet av beloppen minskat. Svenskt konsumentprisindex har under denna tid gått upp med ca 50 %.[3] Även om detta inte kan anses utvisa att den genomsnittliga världsinflationen varit av samma storleksordning är dock uppgiften av intresse när konventionsregleringens inverkan i vårt land skall bedömas. Det bör – bl. a. med hänsyn till den tid som utarbetandet av nya internationella regler tar – inte dröja alltför lång tid innan ett initiativ tas inom IMCO för en diskussion av frågan om en revision av begränsningsbeloppen. Utredningen förutsätter att man från svensk sida omedelbart säger upp 1976 års konvention, om det inte visar sig möjligt att vid behov få en ändamålsenlig justering av begränsningsbeloppen till stånd så att deras realvärde återställs till ursprunglig nivå.

Enligt konventionen kan stat vid tillträdet till konventionen ta förbehåll mot att tillämpa konventionen på sådana fordringar som avser borttagande, förstörande eller oskadliggörande av vrak o. l. eller last. Såsom framgår av avsnitt 4.3 anser utredningen att Sverige inte bör ta något sådant förbehåll.

Utredningen uttalade inledningsvis att 1957 års konvention bör sägas upp. Med hänsyn till vad förut anförts om den verkan som inflationen har haft på begränsningsbeloppen i denna konvention bör uppsägningen ske så snart som möjligt. Uppsägningstiden är ett år. När denna tid har gått till ända bör enligt utredningens mening den nya lagstiftningen om globalbegränsning sättas i kraft, även om 1976 års konvention då ännu inte har trätt i kraft.

4.2 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen

Utredningen har i det föregående föreslagit att Sverige skall tillträda 1976 års begränsningskonvention. Innan så sker måste vår lagstiftning bringas i överensstämmelse med konventionen. På samma sätt som i fråga om 1957 års begränsningskonvention bör detta enligt utredningens mening åstadkommas

[3] Konsumentprisindextalet var 395 i november 1976 och 595 i oktober 1980; ökning = 50,6 %.

genom att konventionsreglerna transformeras till svensk lagtext med användande av den lagstiftningsteknik som är bruklig i vårt land.

De allmänna reglerna om ansvarsbegränsning, s. k. globalbegränsning, bör liksom hittills ha sin plats i 10 kap. sjölagen. Eftersom konventionsreglerna i huvudsak är tvingande, är innehållet i de regler som skall tas in i 10 kap. också till största delen givet; i sakligt hänseende måste dessa överensstämma med konventionsreglerna. Utredningen får här hänvisa till redogörelsen för konventionen i avsnitt 3.2 och 3.3.

På några punkter finns enligt konventionen utrymme för nationella särregler. Detta gäller t. ex. i fråga om skador på hamnanläggningar och fartyg under 300 bruttoton. Dessa frågor behandlas i avsnitt 4.3.

Konventionen innehåller liksom 1957 års konvention vissa bestämmelser om upprättande och fördelning av begränsningsfond. Bestämmelserna i den nya begränsningskonventionen har delvis utformats med motsvarande bestämmelser i 1969 års oljeansvarighetskonvention som förebild. Begränsningsfond skall motsvara det ifrågavarande begränsningsbeloppet och upprättas hos domstol eller annan myndighet i den stat där fordran som är föremål för begränsning görs gällande. I konventionen regleras också vilka rättsverkningar som upprättande av en begränsningsfond medför. Sedan fond har upprättats skall borgenärerna i princip inte kunna ta annan egendom i anspråk som säkerhet för sina krav.

De närmare bestämmelserna om hur en begränsningsfond upprättas och fördelas skall i övrigt regleras i nationell rätt. Detsamma gäller enligt oljeansvarighetskonventionen och med anledning härav innehåller oljeansvarighetslagen vissa sådana bestämmelser.

Enligt oljeansvarighetskonventionen gäller som förutsättning för ansvarsbegränsning att en fond upprättas. Detta är inte fallet enligt 1976 års konvention, men konventionsstaterna har rätt att föreskriva att upprättande av fond skall vara obligatoriskt. Utredningen anser dock inte att den svenska lagstiftningen bör föreskriva skyldighet att upprätta begränsningsfond för att rätt till ansvarsbegränsning skall föreligga. Liksom hittills torde det, när globalbegränsning är aktuell, ofta vara tillräckligt att fartygets försäkringsgivare eller en bank ställer säkerhet för kraven. Frågor om vilken ersättning som skall utgå och ansvarsbeloppets fördelning kan sedan eventuellt lösas utan domstolsförfarande.

I vissa situationer kan det emellertid vara en fördel både för redaren och för borgenärerna att ha tillgång till den formaliserade fondproceduren. Detta gäller bl. a. då ett stort antal borgenärer finns, av vilka en del kanske inte är kända. Bl. a. med hänsyn härtill har utredningen, liksom de övriga nordiska kommittéerna, funnit att bestämmelser om begränsningsfond och vissa processuella bestämmelser som anknyter härtill bör tas in i sjölagen. De bestämmelser som svarar mot konventionen bör tas in i 10 kap. tillsammans med vissa processuella regler för det fall att begränsningsfond inte upprättas. I övrigt bör reglerna om begränsningsfond däremot placeras i ett särskilt kapitel; dessa bör vara gemensamma för begränsningsfond enligt 10 kap. sjölagen och sådan fond som skall upprättas enligt oljeansvarighetslagen. Bestämmelserna bör tas in i ett nytt 15 kap. De bestämmelser som nu finns i 15 kap. bör flyttas till ett nytt 16 kap. Bestämmelserna om begränsningsfond m. m. behandlas närmare i avsnitt 4.4.

Eftersom reglerna i 15 kap. även föreslås gälla begränsningsfond enligt oljeansvarighetslagen blir vissa bestämmelser i denna lag överflödiga och skall därför upphöra att gälla. Dessutom behövs särskilda regler i fråga om begränsning av ansvarigheten för oljeskador som inte omfattas av 1969 års oljeansvarighetskonvention. Vissa ändringar bör därför göras i oljeansvarighetslagen. Dessa frågor behandlas i avsnitt 4.5.

För att det omfattande samarbetet mellan de nordiska länderna på sjöfartens och sjörättens områden skall fungera väl är det av stor betydelse att de sjörättsliga reglerna såvitt möjligt är enhetliga. Det är därför med tillfredsställelse som utredningen konstaterar att det visat sig möjligt att utarbeta praktiskt taget enhetliga förslag till ny lydelse av 10 och 15 kap. sjölagen. De nordiska lagförslagen i parallelltext har fogats till betänkandet som *bilaga 5*.

4.3 Särlösningar på vissa områden

4.3.1 *Skador på hamnanläggningar m. m.*

Enligt signaturprotokollet till 1957 års konvention kan konventionsstat förbehålla sig rätt att inte tillämpa konventionen på fordringar som avser skador på hamnanläggningar o. d. eller avlägsnande av vrak. När Sverige ratificerade konventionen begagnade man sig inte av denna möjlighet. Som skäl för detta anfördes att man inte utan starka skäl borde avvika från konventionens regler samt att begränsningsrätten inte syntes ha medfört några betydande olägenheter för hamnarna[4].

Frågan om dessa slag av fordringar även i fortsättningen bör ha en särställning diskuterades ingående i samband med tillkomsten av den nya begränsningskonventionen. Från början var stämningen närmast för att de borde behandlas på samma sätt som alla andra fordringar men till slut visade det sig nödvändigt att ge konventionsstaterna rätt att i någon form prioritera dem. Detta resulterade i en kompromisslösning som innebar följande. Fordringar avseende skador på hamnanläggningar, bassänger, segelbara vattenvägar och navigationshjälpmedel kan i nationell lagstiftning ges prioritet vid betalning ur begränsningsbeloppet för sakskador. En förutsättning är dock att detta inte sker på sådant sätt att det inkräktar på personskadekravens rätt. De personskadekrav som inte har fått full betalning ur begränsningsbeloppet för personskador skall alltså ha samma möjlighet till betalning för återstoden ur begränsningsbeloppet för sakskador som om prioriteringen inte hade skett (artikel 6:3). I fråga om fordringar avseende avlägsnande av vrak och liknande åtgärder finns vidare möjlighet för konventionsstat att reservera sig mot att tillämpa begränsningsreglerna (artikel 18:1).

Frågan om en eventuell prioritering av fordringar avseende *skador på hamnanläggningar o. l.* måste givetvis bedömas mot bakgrunden av det praktiska behovet av en sådan särbehandling. Av uppgifter som utredningen erhållit på grundval av en förfrågan från Svenska hamnförbundet till dess medlemshamnar framgår, att frågan om ansvarsbegränsning för detta slag av fordringar under de senaste 10 åren varit aktuell endast i tre fall. Det första

[4] Prop. 1964:35 s. 66.

fallet gällde skada som hade uppkommit på några hamnkranar när ett fartyg seglat på dessa. Hamnen erhöll ersättning med belopp som motsvarade redarens ansvarsbelopp och fick själv stå för ca 120 000 kr. I det andra fallet hade ett fartyg skadat ett antal betongpålar. Ersättning erlades med ett belopp som motsvarade redarens ansvarsbelopp och hamnen måste härutöver själv vidkännas kostnader på ca 170 000 kr. Det tredje fallet avsåg ett fartyg som hade exploderat i en hamn med såväl person- som sakskador som följd. För skador på hamnanläggningarna, vilka uppgick till ca 200 000 kr., erhöll hamnen 40 000 kr. Med hänsyn bl. a. till bestämmelserna om globalbegränsning avstod hamnen från att föra talan om ytterligare ersättning.

Ansvarsbegränsning för skador på hamnanläggningar m. m. har således i vårt land förekommit sällan och utan svårare ekonomiska förluster för hamnarna. Enligt utredningens mening kan det inte med fog göras gällande att systemet med globalbegränsning hittills har visat sig medföra en ekonomisk belastning av någon betydelse för hamnarna. Med en avsevärd höjning av begränsningsbeloppen för mindre fartyg bör risken för att fullt skadestånd inte skall erhållas minska ytterligare. Det kan givetvis inte uteslutas att vid något tillfälle en katastrofskada kan uppkomma i en hamn. I ett sådant fall måste det emellertid framstå som stötande om offentliga intressen skulle ges en förmånligare ställning i ersättningshänseende än enskilda skadelidande. Utredningen anser därför att man inte bör använda sig av möjligheten att prioritera sådana fordringar framför andra sakskadefordringar. De övriga nordiska kommittéerna har intagit samma ståndpunkt.

Kostnaderna för *avlägsnande av fartygsvrak* och liknande åtgärder enligt artikel 2:1 (d) och (e) i konventionen kan uppgå till betydande belopp. Det förekommer relativt ofta att vrak avlägsnas, särskilt inne i hamnområdena. I de fall då vraken avlägsnas av hamnmyndigheter brukar man i regel få kostnaderna ersatta av fartygets ägare i den mån kostnaderna överstiger den bärgarlön som kunnat tas ut ur det bärgade vraket. Några uppgifter om att kraven avsevärt har reducerats på grund av globalbegränsning har inte stått att erhålla. Införs bestämmelser som innebär plikt att ta bort fartygsvrak kan förhållandet bli ett annat. Enligt vad utredningen har erfarit är det dock inte för närvarande aktuellt att föreslå att bestämmelser av detta slag införs i svensk lag.[5]

Det förhållandet att globalbegränsningsreglerna endast i ringa omfattning synes ha tillämpats på fordringar i anledning av borttagande av vrak m. m. talar mot en särreglering. Mot en sådan talar också den omständigheten att begränsningsbeloppen enligt 1976 års konvention är högre än de belopp som gäller för närvarande. Vid nordiska kommittéöverläggningar har man därför enats om att inte föreslå några särregler beträffande fordringar för avlägsnande av fartygsvrak m. m.

4.3.2 *Fartyg under 300 ton*

I fråga om fartyg under 300 ton kan en konventionsstat i sin nationella lagstiftning föreskriva särskilda begränsningsregler (artikel 15:2). En motsvarande bestämmelse finns i punkt 2 (b) i signaturprotokollet till 1957 års

[5] Se angående avlägsnande av fartygsvrak m. m. SOU 1975:81.

konvention. Från svensk sida har man utnyttjat denna reservationsmöjlighet på så sätt att fartyg under 150 ton vid beräkningen av begränsningsbeloppet för sakskador likställs med fartyg på 150 ton, medan beträffande fartyg mellan 150 och 300 ton det verkliga tontalet läggs till grund. Minimiansvaret för sakskador uppgår således enligt svensk rätt till 150 000 francs (ca 55 000 kr.) och inte till 300 000 francs, som är huvudregeln enligt konventionen.

De övriga nordiska länderna tog samma reservation vid tillträdet till konventionen. Motivet för svensk del var huvudsakligen att reservationen visat sig vara nödvändig för att nordisk enhetlighet på denna punkt skulle kunna uppnås.[6]

Enligt 1976 års konvention gäller 500 ton som gräns för minimiansvaret enligt huvudregeln. Detta innebär att minimiansvaret för personskador är ca 1,8 milj. kr. och för sakskador m. m. ca 0,9 milj. kr. Om möjligheten att införa särskilda ansvarsgränser för fartyg under 300 ton inte utnyttjas, har man alltså åstadkommit en avsevärd förhöjning av småfartygens ansvarighet. Samtidigt måste man hålla i minnet att även små fartyg kan orsaka betydande skador och att det sammanlagda ansvar som konventionen för deras del innebär är avsevärt lägre än det som t. ex. varje personbilsägare är skyldig att teckna försäkring för. Det är givetvis angeläget att också för sjötrafikens del ansvarsgränserna inte sätts så lågt att skadeståndet till väsentlig del mister sin funktion att, så långt det av försäkringsmässiga skäl är möjligt, bereda skadelidande ersättning.

Många mindre fartyg som används yrkesmässigt är försäkrade i ömsesidiga försäkringsbolag. För dessa bolag har försäkringsinspektionen fastställt låga maximibelopp utgörande högsta risk per försäkrat fartyg, s. k. självbehåll. Trots att den ekonomiska bärkraften är begränsad är det emellertid, enligt vad utredningen inhämtat, möjligt också för dessa försäkringsbolag att täcka det högre ansvar som konventionen innebär genom att återförsäkring tecknas i större försäkringsföretag. Kostnadsökningen av premierna beräknas bli förhållandevis obetydlig.

För fritidsbåtar finns ansvarsförsäkringar att teckna hos de stora försäkringsbolagen till mycket rimliga kostnader. Sådana försäkringar kostar f. n. inte mer än ca 100 kr. Någon anledning att av hänsyn till dessa fartyg föreskriva lägre ansvarsgränser än dem konventionen stadgar finns inte. Inte sällan har i stället den åsikten framförts att nöjessjöfarten bör kunna bära det fulla ansvaret för uppkomna skador. Det skulle emellertid innebära stora praktiska svårigheter att dra en klar gräns mellan dessa fartyg och sådana som används yrkesmässigt. Utredningen vill därför inte förorda en sådan lösning.

Mot bakgrunden av de nu redovisade övervägandena har de nordiska kommittéerna enats om att inte föreslå några särregler för fartyg under 300 ton. För dessa skall således enligt förslaget de i konventionen föreskrivna minimigränserna tillämpas.

Utredningen vill i detta sammanhang också något beröra frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för småbåtar. Enligt vad utredningen erfarit torde det vara tämligen vanligt att ägare av småbåtar, särskilt fritidsbåtar, inte har tecknat någon ansvarsförsäkring trots att premiekostnaden för en sådan försäkring måste betecknas som rimlig. Det är uppenbart att, när en olycka inträffar, frånvaron av ansvarsförsäkring kan ha mycket tragiska

[6] Prop. 1964:35 s. 64 f.

konsekvenser både för den som drabbas av skada och för den skadeståndsskyldige. Detta gäller särskilt om olyckan medför personskador av någon betydelse. Den skadelidande kanske inte får full ersättning och för den skadeståndsskyldige kan det medföra att han under lång tid kommer att dras med ekonomiska svårigheter.[7] Utredningen har inte tillgång till säkra uppgifter om i vilken utsträckning småbåtsolyckor f. n. förekommer med allvarliga personskador som följd. Det torde dock vara oundvikligt att det ständigt ökande småbåtsbeståndet också i ökad utsträckning ger upphov till sådana olyckor. Mot denna bakgrund bör enligt utredningens mening frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring för småbåtar tas upp till förnyat övervägande. Ett sådant försäkringssystem torde förutsätta att man har tillgång till ett registreringsförfarande för småbåtar. De kostnader som detta nödvändigtvis kommer att medföra måste anses obetydliga i jämförelse med den ökade trygghet det innebär för skadelidande och småbåtsägare och de mänskliga tragedier som kan undvikas, om ansvarsförsäkringen blir obligatorisk.

4.3.3 *Fartyg för inre farvatten, svävarfarkoster, borrningsfartyg och flyttbara plattformar*

Tidigare konventioner om redares ansvarsbegränsning från år 1924 och år 1957 avser havsgående fartyg ("sea-going ships"). När lagstiftning på grundval av dessa konventioner genomfördes, utnyttjades emellertid möjligheten att ge begränsningsreglerna tillämpning även på fartyg som används i inre farvatten, eftersom man ansåg att samma begränsningsregler borde gälla för båda dessa kategorier av fartyg.

Även 1976 års begränsningskonvention avser i första hand havsgående fartyg. Detta framgår indirekt av definitionen av fartygsägare i artikel 1:2 ("Med fartygsägare förstås ägare . . . . . av fartyg som används till fart i öppen sjö"). Med hänsyn främst till svårigheterna att dra gränsen mellan havsgående fartyg och *fartyg som används i inre farvatten* beslöts emellertid vid tillkomsten av konventionen att den skall vara tillämplig på båda dessa slag av fartyg. Konventionsstaterna fick möjlighet att i sin nationella lag införa särregler för fartyg som används i inre farvatten (artikel 15:2). I den svenska sjölagen bör dock enligt utredningens mening även i fortsättningen samma regler gälla för havsgående fartyg och fartyg som används i inre farvatten.

Globalbegränsningsreglerna bör således i princip vara tillämpliga på alla slag av fartyg. Vad som avses med begreppet fartyg är dock inte alltid utan vidare givet. Någon definition härav finns varken i konventionen eller i sjölagen. Här som eljest vid tolkning av fartygsbegreppet i sjölagen måste hänsyn tas till de funktioner det skall fylla inom ramen för de ifrågavarande rättsreglerna.[8] När det gäller reglerna om ansvarsbegränsning måste beaktas att dessa främst utarbetats med sikte på handelssjöfarten. I rättspraxis har emellertid slagits fast att de svenska reglerna om globalbegränsning också är tillämpliga på fritidsbåtar.[9]

I fråga om konventionens tillämplighet på svävarfarkoster, borrningsfartyg och flytande plattformar innehåller konventionen uttryckliga regler.

Beträffande *svävarfarkosterna* föreskrivs att de inte omfattas av konven-

[7] Se NJA 1978 s. 14. En pojke, som vid tiden för olyckan var 16 år, ålades att betala skadestånd till en på grund av olyckan invalidiserad man med knappt 300 000 kr. (=minimiansvaret enligt 10 kap. sjölagen). Ansvarsförsäkring saknades.

[8] Se närmare angående fartygsbegreppet Grönfors, K., Sjörättens kollisionsansvar, AfS Bd 12 s. 347 ff och Brækhus, S., Skibsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og -identifisering, MarIus nr 3 s. 5 ff.

[9] NJA 1978 s. 14; jfr ND 1973 s. 334 och Bull, H–J.–Krokeide, K., Lystbåtansvar, TfR 1975 s. 429 ff.

tionen (artikel 15:5). Svävarfarkosterna, dvs. farkoster som under gång bärs upp av en kudde av komprimerad luft, betraktas i nordisk rätt inte som fartyg i rättslig mening.[10] Liksom hittills bör därför reglerna om globalbegränsning inte anses tillämpliga på dem. Enligt utredningens mening behövs inte någon särskild bestämmelse i 10 kap. sjölagen som anger detta. En sådan bestämmelse kunde f. ö. medföra den icke avsedda konsekvensen att andra bestämmelser i sjölagen motsatsvis ansågs vara tillämpliga på svävarfarkoster.

Konventionen är inte tillämplig på *borrningsfartyg,* när dessa används för borrningsverksamhet, om vederbörande konventionsstat antingen i sin nationella lagstiftning har fastställt en högre ansvarsgräns än den som anges i artikel 6 eller har tillträtt en internationell konvention som reglerar frågan om ansvarsbegränsning beträffande sådana fartyg (artikel 15:4). *Flytande plattformar,* som har konstruerats för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar, omfattas över huvud taget inte av konventionen (artikel 15:5).

Någon konvention som avser globalbegränsning för borrningsfartyg finns inte för närvarande. Däremot finns en i London antagen konvention från år 1977 om ansvarighet för oljeskador vilka har uppkommit i samband med utforskning och utvinning av havsbottnens mineraltillgångar. Konventionen, som innehåller vissa regler om begränsning av ansvaret, är tillämplig på borrningsfartyg och flytande plattformar men är, som framgår av titeln, begränsad till att avse ansvaret för oljeskador. Sverige har ännu inte tillträtt denna konvention. Några särregler för borrningsfartyg och flytande plattformar finns inte i svensk rätt.

Borrningsfartyg är antingen fartyg som från början har konstruerats för borrningsverksamhet eller vanliga fartyg som byggts om för detta ändamål. Fartygen används för undersökning och utvinning av främst olja och gas från havsbottnen. Att borrningsfartygen är att betrakta som fartyg torde vara klart.[11] 1957 års konvention innehåller inte något särskilt undantag för sådana fartyg. Det har därför ansetts att reglerna om globalbegränsning utan vidare är tillämpliga i fråga om skador som dessa fartyg orsakar när de används på samma sätt som andra fartyg, t. ex. vid vanlig navigering. Däremot har det hävdats att de allmänna reglerna om globalbegränsning inte bör vara tillämpliga beträffande skador som är en följd av de särskilda risker som borrningsverksamheten innebär.[12] Skälet till detta är att borrningsverksamhet kan ge upphov till skador som är utslag av andra risker och av en helt annan storleksordning än dem som reglerna om globalbegränsning har utformats för. En sådan verksamhet har också ekonomiska förutsättningar att bära ett större ansvar.

Hur flytande plattformar som används till sjöss skall behandlas i sjörättsligt hänseende är mera osäkert. Vissa typer av plattformar företer visserligen likheter med fartyg genom att de har manöverförmåga och eget maskineri för förflyttning. I andra hänseenden skiljer sig dock även dessa från fartyg, främst genom att de inte är avsedda för att transportera personer eller gods. Även om plattformar således inte är att anse som fartyg kan dock vissa av sjölagens regler tänkas vara analogt tillämpliga på dem. När det särskilt gäller bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 10 kap. sjölagen finns det för plattformarnas del samma behov av ansvarsbegränsning som för

[10] Se Brækhus a.a. s. 5 och Lødrup, P., Hovercraft – fågel eller fisk?, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1967 nr 5. Se i övrigt angående svävarfarkoster SOU 1972:21.

[11] Brækhus a.a. s. 11.

[12] Selvig, E., Skade voldt av borerigger, MarIus nr 24 s. 13–15 och Rederansvaret. § 4. Ansvarsbegrensning. Del II, MarIus nr 35 § 4.3 s. 9.

fartyg. Det är emellertid inte möjligt att för dessa ha ett begränsningssystem som grundas på tonnageprincipen. Om mätningsreglerna för fartyg tillämpas på dem leder de nämligen till ett förhållandevis obetydligt tonnage. Tonnagebaserade ansvarsgränser skulle därför inte stå i rimlig proportion till plattformarnas ekonomiska bärkraft och de skador som, även bortsett från blow-outskador, kan uppkomma i samband med deras användning eller förflyttning.[13]

Mot bakgrunden av överväganden av detta slag har man i Norge numera tagit in särskilda regler i sjölagen som behandlar ansvarsbegränsning för borrningsfartyg och flyttbara borrplattformar.[14] Såvitt gäller plattformar som inte är att anse som fartyg föreskrivs generellt att 10 kap. sjölagen skall vara tillämpligt men att ansvarsbeloppet för personskador skall vara 12 milj. SDR (ca 66 milj. kr.) och för övriga skador 20 milj. SDR (ca 110 milj. kr.). Dessa ansvarsbelopp skall gälla också för borrningsfartyg när de används för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar. När borrningsfartygen befinner sig under förflyttning till eller från en borrplats eller i hamn skall emellertid de för fartyg i allmänhet föreskrivna ansvarsbeloppen tillämpas. De nämnda reglerna gäller inte i fråga om oljeskada och annan föroreningsskada som uppkommer i samband med utforskning och utvinning av naturtillgångar på havsbottnen. För sådana skador avses att särskilda regler skall gälla, som är grundade på 1977 års Londonkonvention.

Utredningen föreslår att bestämmelser av samma slag som de norska tas in i 10 kap. sjölagen. De ansvarsgränser som har föreskrivits i Norge bygger på erfarenheter av det ansvar som ägare av oljeborrningsfartyg- eller plattformar brukar täcka genom försäkring och synes lämpliga.

Utredningen anser det dock inte nödvändigt att, såsom f. n. gäller i Norge, för borrningsfartygens del göra skillnad mellan de ansvarsbelopp som skall gälla i själva borrningsfasen och de som i övrigt skall tillämpas vid förflyttning av fartyget o. l. När lagstiftningen genomfördes ansåg man sig av folkrättsliga skäl tvingad att göra denna åtskillnad, eftersom 1957 års konvention inte innehöll något undantag för borrningsfartyg. Det kunde därför, menade man, bara försvaras att göra de högre gränserna tillämpliga på själva borrningsfasen, då fartyget representerade risker av annat slag än som beaktats vid utformningen av konventionen.

Den ifrågavarande bestämmelsen i 1976 års konvention (artikel 15:4) gäller fartyg som är konstruerade eller ombyggda för borrningsverksamhet *och* som används för sådan verksamhet ("constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling"). Kravet på att fartyget skall användas i borrningsverksamhet torde inte behöva tolkas så restriktivt som enligt den nu gällande norska lagtexten. Det är sakligt otillfredsställande att ansvaret under fartygets förflyttning skall vara så avsevärt mycket lägre än under själva borrningsfasen. Även om skaderiskerna är mindre finns dock ekonomiska förutsättningar för att täcka ett större ansvar. De försäkringar som finns torde inte heller göra någon åtskillnad mellan borrningsfasen och den tid fartyget förflyttas. Det förefaller fullt försvarbart att anse att kravet på att fartyget skall användas för borrning inte innebär annat än att fartyget vid tiden för olyckan huvudsakligen skall användas för sådan verksamhet. Den omständigheten att borrningsfartyget för tillfället befann sig på resa till eller från en borrningsplats skulle då sakna betydelse. Därmed skulle också vissa

[13] Se Selvig, E., Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold, TfR 1977 s. 431 ff.

[14] Norska sjölagen 235 § tredje stycket och 324 § samt Ot. prop. nr 3 (1978–79) s. 11 ff, 18 f och 21 ff.

gränsdragningsproblem undvikas. Utredningen har därför, liksom kommittéerna i Finland och Norge, föreslagit att ansvarsgränserna skall tillämpas beträffande skada som har orsakats medan fartyget används för borrning. Kommittéerna förutsätter därvid att uttrycket "medan fartyget används för borrning" skall ges en vidsträckt tolkning.

Utredningen vill avslutningsvis erinra om att undantaget för plattformar i konventionens artikel 15 gäller "flytande plattformar som konstruerats för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar". Vad som främst åsyftas är givetvis borrplattformar men bestämmelsen skall inte tolkas restriktivt. Även plattformar som används för specialändamål i samband med utforskning eller utvinning av olja, gas o. d. torde få anses omfattade av bestämmelsen. Det kan inte anses vara av betydelse om plattformen används exempelvis både för produktion och som bostad för de anställda eller om två separata plattformar används härför. I den norska sjölagen gäller särbestämmelserna om plattformar (324 §) också både borrplattformar och "liknande flyttbara inrättningar som inte är att anse som fartyg och som skall användas till utforskning, utvinning, lagring eller transport av havsbottnens naturtillgångar eller till hjälp för sådan verksamhet."

4.3.4 *Krigsfartyg och andra statsfartyg*

1976 års konvention innehåller inte några särskilda bestämmelser om krigsfartyg och andra statsfartyg. Konventionens regler är således i princip tillämpliga på fartyg av detta slag.

I 1924 års begränsningskonvention (artikel 13) angavs att konventionen inte ägde tillämpning på krigsfartyg och sådana statens fartyg som är avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål. Någon motsvarande bestämmelse upptogs dock inte i anledning härav i sjölagen, där frågan således lämnades öppen.

1957 års begränsningskonvention och 10 kap. sjölagen innehåller inte några särbestämmelser om statsfartyg av det slag som nu avses. Under remissbehandlingen hade visserligen från flera håll föreslagits att sådana fartyg skulle undantas från begränsningsrätten men någon bestämmelse härom infördes inte i lagen.[15] Inte heller i de övriga nordiska sjölagarna upptogs några särbestämmelser om krigsfartyg och andra statsfartyg.

Reglerna om globalbegränsning i nu gällande sjölag är således i princip tillämpliga på krigsfartyg och andra statsfartyg. Detta har också slagits fast i rättspraxis. I ett nyligen avgjort rättsfall har emellertid ansetts att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, när skadan har orsakats av ett krigsfartygs speciella egenskaper och användning (u-båt i undervattensläge).[16]

Enligt utredningens mening föreligger starka skäl för att i begränsningskapitlet införa särbestämmelser för krigsfartyg och andra statsfartyg som används uteslutande för offentligt ändamål. När regler om begränsning av redares skadeståndsansvar började tillämpas var ansvaret i de flesta länder begränsat till sjöförmögenheten, dvs. till fartyg och frakt eller dess värde efter olyckan. Motivet för detta var att varje resa ansågs som ett redarens och lastägarens "gemensamma äventyr", där fartygsägaren riskerade sitt fartyg och lastägaren sitt gods. Något ytterligare skulle de inte behöva riskera. Motsvarande gällde givetvis inte beträffande krigsfartyg och andra statsfar-

[15] Prop. 1964:35 s. 65, L[1]U 1964:8, rskr 107.

[16] NJA 1978 s. 334. Jfr i övrigt angående krigsfartygs rätt till ansvarsbegränsning NJA 1948 s. 748, ND 1949 s. 532 och ND 1971 s. 99 samt Grenander, N., Det begränsade redaransvarets tillämpning på krigsfartyg, Svensk Sjöfartstidning 1949 s. 309 ff och Studier rörande redareansvarets legala begränsning (Gbg 1953) s. 129 ff, Wikander, H., Några svenska rättsfall rörande statens ansvarighet för kollisionsskada vållad av dess krigsfartyg, Festskrift tillägnad Birger Ekeberg s. 571 ff, Røed, O.T., Krigsskips og offentlige statsskips rettslige stilling, AfS Bd 1 s. 83 ff och Selvig, E., i Marius nr 35 § 4.3 s. 9.

tyg som används uteslutande för offentligt ändamål, eftersom staten inte bedrev någon rederiverksamhet vad dessa fartyg beträffade. Sedermera har begränsningsreglerna vidareutvecklats sedan redare och lastägare börjat försäkra sitt ansvar och riskerna kommit att övertas av försäkringsbolagen. Denna utveckling bör emellertid inte dölja det faktum att reglerna historiskt sett inte varit avsedda att gälla för krigsfartyg o. l.

I bl. a. de nordiska länderna anses numera systemet med en begränsning av det sjörättsliga skadeståndsansvaret motiverat främst av försäkringsmässiga skäl, varvid utgångspunkten har varit att sätta en högsta gräns för ansvaret som motsvarar vad som faktiskt är möjligt att försäkra till kostnader som inte är oskäligt höga. Sådana försäkringsmässiga synpunkter gäller inte direkt för krigsfartyg och andra statsfartyg som ju inte försäkras.

Vid bedömningen av statens ansvar som självförsäkrare bör följande synpunkter i stället beaktas.

Såsom framhölls vid remissbehandlingen av sjölagskommitténs betänkande SOU 1961:33 ter det sig otillfredsställande att staten i sin offentliga verksamhet, i de fall då ersättningsskyldighet föreligger, inte skulle vara ansvarig gentemot medborgarna för hela den ekonomiska skada som kan härröra från denna verksamhet.[17] Det framstår som särskilt stötande om full ersättning inte utgår i anledning av skada på person eller i anledning av dödsfall. Staten är givetvis närmare till hands att svara för skadan än en enskild medborgare. I detta sammanhang måste även beaktas de exceptionellt låga begränsningsbelopp som krigsfartygens förhållandevis ringa tonnage medför. De skäl som kan anses motivera låga begränsningsbelopp för vissa fartyg, främst de mindre handelsfartygen, föreligger över huvud taget inte för krigsfartygen.

I detta sammanhang kan även konstateras att frågan om rätt till globalbegränsning för krigsfartyg i praktiken torde aktualiseras relativt sällan. Enligt uppgift från försvarsdepartementet har under 1970-talet, såvitt känt, endast förekommit tre fall där globalbegränsning har blivit åberopad. Ett av dessa gällde en kollision mellan en u-båt och ett handelsfartyg (NJA 1978 s. 334). Ersättningsbeloppet uppgick till 204 211 kr. medan begränsningsbeloppet var 77 200 kr. Staten fick dock inte begränsa sitt ansvar i detta fall. I ett annat fall hade en minsvepare som befann sig i sjönöd orsakat skada på en telekabel. Ersättningsbeloppet på 123 000 kr. begränsades till 56 000 kr. Slutligen kunde i ett fall där en torpedbåt varit inblandad i en sjöolycka förlikning träffas med utgångspunkt från begränsningsbeloppet.

1976 års begränsningskonvention innehåller, som ovan konstaterats, inte några särbestämmelser för krigsfartyg och andra statsfartyg. Däremot innehåller konventionen undantagsbestämmelser beträffande vissa slag av fartyg och andra anordningar, nämligen svävarfarkoster och vissa flytande plattformar samt borrningsfartyg. Konventionen ger även konventionsstat möjlighet att i sin nationella lag införa särskilda regler om ansvarsbegränsning beträffande fartyg avsedda för navigering på inre vattenvägar och fartyg på mindre än 300 ton. Det kan med hänsyn härtill göras gällande att i konventionen uttömmande har reglerats, vilka slag av fartyg som får undantas från konventionens bestämmelser eller underkastas särskilda regler, och att det därför inte är konventionsenligt att i nationell lag införa särbestämmelser beträffande krigsfartyg och andra statsfartyg som används uteslutande för offentligt ändamål. Folkrättsligt föreligger emellertid under

[17] Prop. 1964:35. s. 56.

alla förhållanden inte något hinder mot att i svensk lag ta in regler om strängare ansvar för svenska fartyg av detta slag. I fråga om utländska krigsfartyg och andra statsfartyg som här avses gäller enligt lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. att talan mot sådant fartyg inte får väckas här i landet. Utredningen har därför, liksom de övriga nordiska sjölagskommittéerna, inte ansett hinder föreligga för särbestämmelser beträffande ansvarsbegränsningen för statsfartyg av det slag varom nu är fråga.

I fråga om bestämmelsernas utformning anser utredningen att rätt till ansvarsbegränsning i enlighet med gällande rättspraxis över huvud taget inte bör föreligga för krigsfartyg, när skadan har orsakats av fartygets speciella egenskaper eller dess särskilda användning, t. ex. skottskador i anledning av övningsskjutning från krigsfartyg eller skador som har orsakats av u-båt i undervattensläge. Detsamma bör gälla även andra statsfartyg, isbrytare och bärgningsfartyg undantagna, som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av staten och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, t. ex. polisbåtar och tullfartyg.

Även om skadan inte har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning föreligger, med hänsyn till vad förut sagts och särskilt med beaktande av det ringa tonnage som ifrågavarande fartyg i regel har, skäl att för dem föreskriva ett högre minimiansvar än som eljest skulle gälla. De nordiska kommittéerna har enats om att minimiansvaret bör motsvara det ansvar som åvilar ett fartyg på 5 000 ton. Detta innebär att minimiansvaret för statsfartyg blir ca 12 milj. kr. för fordringar som avser personskador och ca 5 milj. kr. för övriga fordringar, främst avseende sakskador.

Det kan tilläggas att den svenska utredningen hade föredragit att lägga fram ett förslag om att begränsningsreglerna över huvud taget inte skall vara tillämpliga på krigsfartyg och andra fartyg som uteslutande används för statsändamål. Det kommer förmodligen ibland att visa sig svårt att bedöma om skadan beror på fartygets speciella egenskaper eller användning. De erfarenheter som man hittills har gjort talar också för att det kommer att bli en undantagsföreteelse att ett statsfartyg under 5 000 ton ådrar sig ansvar över de föreslagna minimigränserna. Från den synpunkten sett borde det inte möta något hinder att staten, som är självförsäkrare, åläggs ett obegränsat ansvar i alla de fall då ersättningsskyldighet föreligger. Å andra sidan medför det nämnda förhållandet att det också blir en sällsynthet att tvist uppkommer i fråga om skada beror på statsfartygs särskilda egenskaper eller användning. I Danmark och Norge var man från början närmast inställd på att någon särskild ansvarsgräns för statsfartyg inte skulle föreskrivas utan att man skulle nöja sig med undantaget för skador som var att hänföra till fartygets speciella egenskaper eller användning. Kommittéerna enades mot denna bakgrund om den förut nämnda kompromisslösningen eftersom enligt kommittéernas mening önskemålet om nordisk enhetlighet på denna punkt måste väga mycket tungt.

4.3.5 *Personer utan anknytning till konventionsstat*

Konventionsstaterna har i konventionen (artikel 15:1) givits rätt att från dess tillämpning helt eller delvis utesluta person som inte har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i konventionsstat eller vars fartyg inte

seglar under konventionsstats flagga. Motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention. Den föranledde en bestämmelse i 243 § sjölagen som innebär att regeringen kan förordna, att i stället för bestämmelserna i 10 kap. andra regler skall tillämpas här i riket i fråga om fartyg som hör hemma i annan främmande stat än sådan som utan förbehåll har anslutit sig till 1957 års konvention. Några sådana bestämmelser har inte utfärdats och begränsningsreglerna i 10 kap. tillämpas således utan hänsyn till var fartyget eller den som åberopar ansvarsbegränsning hör hemma. Eftersom något behov av att utnyttja fullmaktsbestämmelsen i sjölagen inte uppkommit i praktiken, har utredningen inte funnit anledning att i lagförslaget ta in en bestämmelse som svarar mot nuvarande 243 §.

Det kan i detta sammanhang nämnas att det enligt artikel 15:3 är möjligt att införa särregler för det fall att inga personer med anknytning till annan konventionsstat är berörda. Bestämmelsen tillkom på japanskt förslag för att lösa vissa speciella japanska problem. Utredningen har inte funnit anledning att föreslå någon bestämmelse grundad på denna konventionsregel.

4.4 Begränsningsfond m. m.

1957 års konvention medger att ansvarsbelopp avsätts såsom en särskild begränsningsfond. Några bestämmelser om detta har emellertid inte tagits in i 10 kap. sjölagen.[18] Detta kapitel innehåller inte heller annat än ett fåtal regler om hur begränsningsbeloppet skall fördelas. Bestämmelser finns om att beloppet skall fördelas i förhållande till fordringarnas storlek och om subrogationsrätt för den som redan har betalt en fordran, när fördelningen sker (236 §). Tvist om fördelningen kan enligt 239 § hänskjutas till dispaschör och därvid skall reglerna om generaldispasch tillämpas. Slutligen innehåller 240 § vissa bestämmelser om betalning av fordran som anmäls först sedan ansvarsbeloppet fördelats. Redaren kan då undgå att betala den nyanmälda fordringen bara om han vare sig ägde eller borde haft kunskap om fordringen när ansvarsbeloppet betalades ut. Även om dispaschförfarande har inletts kan det bli nödvändigt att i vissa frågor invänta domstolsprövning. Parterna är även i denna situation oförhindrade att väcka särskild talan vid domstol.[19]

Någon möjlighet att stoppa utmätning för verkställighet av dom genom att ställa säkerhet finns inte enligt 10 kap. Härvidlag gäller således de allmänna exekutionsrättsliga bestämmelserna. Den omständigheten att domen innehåller förbehåll för redarens rätt till ansvarsbegränsning torde således inte utgöra något hinder mot verkställighet av en lagakraftvunnen dom, som avser ett lägre belopp än ansvarsbeloppet. Om flera sådana lagakraftvunna domar föreligger kan redaren komma att få betala mer än ansvarsbeloppet. En enskild borgenär kan dock inte, om förbehåll för rätt till ansvarsbegränsning har gjorts, erhålla verkställighet på högre belopp än ansvarsbeloppet även om den genom domen fastställda fordringen överstiger detta.

Ett förslag om att även utmätning skulle kunna förhindras genom att säkerhet för ansvarsbeloppet ställdes lades visserligen fram i samband med lagstiftningen på grundval av 1957 års konvention. Det avvisades emellertid sedan lagberedningen bl. a. framhållit att särskilda och utförligare bestäm-

[18] Prop. 1964:35 s. 82.

[19] Prop. 1964:35 s. 102.

melser i så fall erfordrades om hur borgenärerna skulle kunna utverka verkställighet av domen i säkerheten.[20] Enligt norsk och engelsk rätt kan redaren däremot genom att ställa säkerhet för ansvarsbeloppet förhindra utmätning och verkställighet av dom.[21] Den säkerhet som ställs kan åberopas också gentemot andra borgenärer som har fordringar med rätt till utdelning ur begränsningsbeloppet. Liknande bestämmelser finns i tysk och fransk rätt, där det krävs att säkerheten ställs i form av en begränsningsfond.

Enligt 1969 års oljeansvarighetskonvention är upprättandet av en begränsningsfond ett villkor för att fartygsägaren skall få begränsa sitt ansvar. I oljeansvarighetslagen finns därför bestämmelser om sådan fond. Bestämmelser om begränsningsfond finns också i 1976 års konvention. Dessa bygger i stor utsträckning på motsvarande bestämmelser i 1969 års konvention. Av dessa framgår bl. a. när och av vem en fond kan upprättas, vilka belopp fonden skall motsvara och sättet för fondens upprättande. Vidare regleras vissa frågor som har samband med fördelningen av fonden. 1976 års konvention skiljer sig emellertid från 1969 års konvention på det sättet att upprättandet av en fond inte har gjorts till en förutsättning för att begränsning av ansvaret skall få ske. Ingendera konventionen innehåller några närmare bestämmelser om förfarandet vid upprättande och fördelning av fond. Dessa frågor har överlämnats till reglering i nationell rätt.

Enligt utredningens mening bör det även vid begränsning av ansvaret enligt 10 kap. sjölagen vara möjligt att upprätta en begränsningsfond. För redaren är det av särskilt intresse att denna möjlighet står till buds när han – med verkan mot ett stort antal borgenärer, av vilka en del kan vara okända – vill freda sig mot att hans fartyg beläggs med kvarstad eller att andra tvångsåtgärder vidtas för att säkra borgenärernas rätt. Med särskilda bestämmelser om hur den för borgenärerna gemensamma säkerheten, begränsningsfonden, skall upprättas och fördelas kan man också åstadkomma att en samlad bedömning sker av de frågor som måste avgöras innan fonden fördelas. Härigenom kan man i stort sett eliminera riskerna för att redaren eller andra personer på fartygets sida tvingas betala mer än begränsningsreglerna föreskriver.

Även önskvärdheten av att lagstiftningen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar blir enhetlig talar för att regler om begränsningsfond tas in i sjölagen. Ansvarsbegränsning enligt 10 kap. sjölagen och enligt oljeansvarighetslagen bör följa samma regler. Det kan också bli aktuellt att i svensk rätt införa bestämmelser om ansvar för oljeskador i samband med oljeborrning, grundade på 1977 års Londonkonvention. Även denna konvention innehåller regler om begränsning av ansvar och om upprättande av begränsningsfond. Genom att införa enhetliga bestämmelser för alla dessa fall underlättas den praktiska tillämpningen. Det är också av värde om vår lagstiftning på området i sina huvuddrag överensstämmer med den som finns i andra närliggande sjöfartsländer.

Utredningen anser emellertid inte att det vid ansvarsbegränsning enligt 10 kap. sjölagen bör uppställas krav på att en begränsningsfond alltid skall upprättas. Vid ansvarsbegränsning enligt oljeansvarighetslagen finns i regel ett stort antal borgenärer. Så är inte alltid fallet vid globalbegränsning enligt 10 kap. sjölagen. Särskilt när bara ett fåtal borgenärer finns är det långt smidigare att parterna själva utom rätta ombesörjer fördelningen av

[20] Prop. 1964:35 s. 86 ff.

[21] Se Selvig, E., Rederansvaret. § 4. Ansvarsbegrensning, MarIus nr 25 s. 22 ff.

begränsningsbeloppet, eventuellt med anlitande av dispaschör eller annan sjörättsjuridisk expertis. Även när frågan om ansvarighet blir föremål för talan vid domstol bör det f. ö. vara möjligt att åberopa rätten till ansvarsbegränsning utan att fond upprättas. I sådant fall kan parterna antingen utom rätta ordna med fördelningen av ansvarsbeloppet eller också begära att denna fråga avgörs genom dom. Om redaren eller den som eljest görs ansvarig har anledning att räkna med att det finns flera borgenärer än den eller de borgenärer som är hans motparter i målet, skall han kunna begära att det i domen tas förbehåll om rätten till ansvarsbegränsning. Om däremot alla aktuella krav är uppe till bedömning i samma rättegång, skall frågan om fördelning av begränsningsbeloppet kunna göras i domen.

Den borgenär som, innan en begränsningsfond har upprättats, vill ha säkerhet för sin fordran får begära detta med stöd av de allmänna reglerna i rättegångsbalken eller utsökningslagen. Vill redaren inte upprätta en fond får han, på samma sätt som eljest när kvarstad eller liknande åtgärd begärs, ställa den säkerhet som krävs för att undgå tvångsåtgärden i fråga. Denna kommer då bara att gälla till förmån för den borgenär som begärde säkerheten. Redaren utsätter sig alltså för risken att andra borgenärer senare begär t. ex. kvarstad och att han då blir tvungen att ställa ytterligare säkerhet. Detta kan vara en risk som han i vissa fall är beredd att ta. I annat fall bör det emellertid finnas möjlighet att upprätta en begränsningsfond och därigenom undvika att även andra borgenärer begär att hans egendom beläggs med kvarstad e. l. Den rättsverkan som följer på upprättandet av en fond är nämligen att samtliga borgenärer som har begränsningsbara krav med anledning av olyckan – även de som inte har begärt någon säkerhet – har rätt till utdelning ur fonden. Därav följer att den som har upprättat fonden, liksom också andra personer som kan vara skadeståndsskyldiga på fartygets sida, därefter är skyddade mot att deras egendom tas i anspråk som säkerhet för borgenärernas krav. Har fonden upprättats i annan konventionsstat gäller inte detta obetingat, men principen är även då densamma.

Även i det fallet att en borgenär för sin fordran har hunnit utverka en dom, som innehåller förbehåll för ansvarsbegränsning, och begär verkställighet på denna bör det vara möjligt att upprätta en fond och därmed hindra att särskild verkställighet sker. Som nämnts kan redaren eljest bli tvungen att till denne borgenär betala mer än borgenären enligt begränsningsreglerna har rätt till. Situationen kan vara den att parterna varit inställda på att begränsningsbeloppet skulle fördelas utom rätta och att förhandlingar om detta pågått. Om förhandlingarna bryter samman bör redaren kunna upprätta en fond och därigenom få till stånd en fördelning av begränsningsbeloppet vid domstol. För borgenären i fråga innebär det att han tvingas finna sig i ett dröjsmål med betalningen om inte redaren är villig att betala vad borgenären får antas vara berättigad till vid fördelning av fonden. För att motverka ett alltför långt dröjsmål i avvaktan t. ex. på att ansvaret gentemot andra borgenärer utreds bör det finnas möjlighet för domstolen att förordna om en preliminär utbetalning från fonden till de borgenärer, vars fordringar är fastställda. – Har redaren i rättegången mot borgenären inte tagit något förbehåll för ansvarsbegränsning med hänsyn till att andra krav kan föreligga skall domen emellertid kunna verkställas på vanligt sätt.

Liksom f. n. gäller enligt oljeansvarighetslagen skall en fond kunna

upprättas genom inbetalning av kontanta medel eller, vilket torde bli det i praktiken vanliga, genom att säkerhet ställs. Det belopp som skall inbetalas eller som säkerheten skall avse skall i första hand motsvara det eller de ifrågavarande ansvarsbeloppen. När en fond enligt 10 kap. upprättas skall den, såsom föreskrivs i konventionen, också omfatta ränta på ansvarsbeloppet fram till dagen för fondens upprättande. Härutöver skall domstolen – på motsvarande sätt som nu kan ske enligt 10 kap. sjölagen – kunna kräva att ett tilläggsbelopp inbetalas som skall utgöra säkerhet för borgenärernas räntekrav och de rättegångskostnader som kan uppkomma. Denna fråga behandlas närmare i specialmotiveringen.

Sedan en fond har upprättats är det i alla parters intresse att samtliga frågor, som måste avgöras innan en fördelning av fonden kan ske, blir avgjorda så snart som möjligt. Detta underlättas om alla sådana tvistefrågor kanaliseras till den domstol där fonden är upprättad. Ett annat skäl för att kanalisera alla tvister till denna domstol är att det så långt möjligt bör undvikas att frågan om rätt till ansvarsbegränsning kommer upp till bedömning vid skilda underrätter. Sedan en fond har upprättats bör det därför enligt utredningens mening inte vara möjligt att föra särskild talan beträffande en fordran, som kan göras gällande mot fonden, eller i fråga om rätt till ansvarsbegränsning. Samtliga sådana frågor bör – liksom frågan om begränsningsbeloppets storlek – avgöras av den domstol där fonden upprättats och inom ramen för ett och samma mål, begränsningsmålet. Enligt utredningens mening bör det emellertid inte krävas att tvistemål, som redan har inletts när fonden upprättas, avskrivs för att fordringen skall kunna anmälas i fonden. Då pågående rättegångar bör avslutas. Dessa domar får sedan, liksom domar meddelade före fondens upprättande som innehåller förbehåll om ansvarsbegränsning, åberopas i begränsningsmålet och läggas till grund vid fördelningen.

Systemet med begränsning av det samlade ansvaret till visst belopp som borgenärerna har att hålla sig till har stora likheter med konkurs. En viktig skillnad finns dock, nämligen att någon personlig fordringsrätt gentemot gäldenären inte består sedan begränsningsbeloppet fördelats. I stora delar bör dock de principer som eljest ligger till grund för konkursförfarandet kunna tillämpas också i fråga om fördelning av begränsningsfonden. Med hänsyn till att det torde bli relativt ovanligt att en begränsningsfond upprättas har utredningen emellertid ansett att en detaljerad reglering av förfarandet inte är önskvärd, utan att det är tillräckligt att vissa grundläggande regler meddelas härom. I övrigt får domstolarna vid behov tillämpa allmänna konkursrättsliga och processrättsliga regler analogt.

Förfarandet bör enligt utredningen innehålla följande huvudelement. Sedan begränsningsfonden har upprättats skall borgenärerna genom kungörelse anmanas att anmäla sina fordringar. En förvaltare bör kunna förordnas i fonden vars uppgift det bör vara att undersöka omständigheterna kring olyckan och de anmälda fordringarna. Förvaltare bör i regel utses, om det finns anledning misstänka att antalet borgenärer är stort eller att fördelningen av fonden eljest kan komma att bli komplicerad. Till förvaltare bör en sjörättsjurist förordnas. Sedan tiden för anmälning av fordringar har löpt ut skall borgenärerna kallas till ett fondsammanträde. För att underlätta förhandlingarna vid sammanträdet skall förvaltaren i förväg utarbeta ett

underlag för förhandlingarna. Mot bakgrunden av vad han kommer fram till vid sina undersökningar skall han lägga fram ett förslag till hur de frågor som aktualiseras i begränsningsmålet enligt hans mening bör lösas. Han bör således i princip ta ställning till om den som upprättat fonden, eller på vars vägnar den upprättats, är ansvarig och om han bör åtnjuta rätt till ansvarsbegränsning. Vidare bör han ta ställning till de enskilda kraven. En kontroll av att ansvarsbeloppet är riktigt uträknat bör också ske.

Utredningen har övervägt om det efter förebild av konkursrätten bör införas bestämmelser om ett anmärkningsförfarande som föregår upprättande av förvaltarens förslag till fondsammanträdet. För begränsningsfondens del skulle detta emellertid troligen vara en mindre lämplig ordning, bl. a. med hänsyn till att de anmälda fordringarna huvudsakligen är av utomobligatorisk natur och alla härrör från en och samma händelse. En samlad och auktoritativ bedömning av händelseförloppet och de framställda kraven från förvaltarens sida torde underlätta för parterna att komma överens vid fondsammanträdet. Det får förutsättas att förvaltaren under hand tar kontakt med parterna i den mån det finns behov för det. Ett anmärkningsförfarande kan däremot medföra att opåkallade invändningar görs och att positionerna låses.

Det kan givetvis hända att det är svårt för förvaltaren att på egen hand bilda sig en uppfattning i någon speciell fråga, t. ex. om fartyget har manövrerats felaktigt eller till vilket belopp en viss skada skall uppskattas. Han bör då ha möjlighet att anlita särskild expertis för att utreda förhållandet.

I vissa fall kan det från början vara ställt utom tvivel att parterna är inställda på att begära domstolsprövning av en viss fråga. Det typiska exemplet är ansvar vid kollision mellan två fartyg med omfattande skador som följd. Såväl de faktiska förhållandena som de rättsliga frågorna kan i sådana fall vara svåra att bedöma och kräva omfattande bevisning om händelseförloppet eller annan utredning. I sådana situationer kan det synas onödigt att förvaltaren upprättar något förslag. Utredningen har övervägt om förvaltaren i stället skulle ges möjlighet att förordna att den tvistiga frågan hänskjuts till rätten. Detta förfarande skulle emellertid, trots att det innebär vissa fördelar, kunna leda till missbruk och medföra att rätten i onödan belastades med frågor som kunnat avgöras på ett enklare sätt. Utredningen anser därför att förvaltaren, även när det är uppenbart att en eller flera frågor kommer att bli föremål för rättens prövning, skall lägga fram ett förslag på det underlag som han förfogar över och omfattande alla aktuella frågor. Invändningar mot detta får sedan göras vid fondsammanträdet om parterna inte accepterar förvaltarens bedömning, varefter rättegången bör sättas i gång så snart som möjligt.

I ett fall av det slag som nyss berörts är det angeläget att upprättandet av förvaltarförslaget och fondsammanträdet inte tillåts fördröja förberedelse och huvudförhandling i den tvistiga frågan. När förvaltaren funnit att parterna är inställda på en rättslig prövning bör han därför avstå från att själv lägga ned tid och arbete på en omfattande utredning av tvistefrågan och i stället koncentrera sig på att utreda de övriga frågorna och lägga fram ett förslag.

En fråga som vanligen aktualiseras i kollisionsfallen är frågan om

fördelning av ansvaret. Om ansvarsbegränsning för båda fartygen kan komma i fråga och fond upprättas på ömse sidor bör handläggningen av de båda begränsningsmålen ske gemensamt förutsatt att talan i målen väcks någorlunda samtidigt. Upprättas fond endast för det ena fartyget och bestrider den, mot vilken ansvar görs gällande, att ansvar föreligger eller gör han invändning om jämkning av skadeståndsansvar på grund av medvållande, bör förvaltaren ändock ta ställning till frågan om ansvar och eventuell fördelning av detta. På motsvarande sätt kan förvaltaren ha att ta ställning till andra invändningar mot kraven som framställs av den mot vilken ansvar görs gällande. Har en ansvarsfråga hänskjutits till rätten för dess prövning och framställer den, mot vilken ansvar görs gällande, ett motkrav inte bara invändningsvis utan i form av genstämning, bör denna handläggas gemensamt med begränsningsmålet.

Fondsammanträdet bör syfta till att bringa eventuella meningsskiljaktigheter ur världen. Om förvaltaren har bedrivit sitt arbete med skicklighet ökar givetvis förutsättningarna för att så skall kunna ske. Behövs ytterligare utredningar eller rådrum för förlikningsförhandlingar kan förordnas att sammanträdet skall fortsätta en senare dag. Förhandlingarna vid fondsammanträdet kan leda till att förvaltarens förslag justeras med hänsyn till nya omständigheter eller till förlikningsvis uppnådda resultat. Har parterna vid sammanträdet enats på alla punkter skall förslaget, med de justeringar som eventuellt har gjorts, läggas till grund vid fördelningen av fonden.

Om det vid fondsammanträdets slut visar sig att någon eller några invändningar mot förvaltarens förslag fortfarande kvarstår måste domstolen avgöra dessa frågor. Detta bör ske inom ramen för begränsningsförfarandet men det är givetvis ingenting som hindrar att frågorna behandlas var för sig och avgörs genom deldom eller mellandom. De vanliga tvistemålsreglerna bör tillämpas när tvistiga frågor avgörs.

Det kan omedelbart efter fondsammanträdets avslutande vara svårt för parterna att ta ställning till om de skall anta förvaltarens förslag eller om tvisten skall drivas vidare. Enligt utredningens mening bör därför den ordningen genomföras, att det åligger den som har gjort en invändning att inom viss, av rätten bestämd tid anmäla om han vidhåller sin invändning. Om något sådant meddelande inte lämnas skall invändningen anses förfallen. Med denna ordning skapas också en viss press på vederbörande att noggrant överväga om frågan skall drivas vidare.

Om det kan antas att avgörandet av återstående tvistefrågor kommer att ta någon längre tid i anspråk måste det enligt utredningens mening vara möjligt för domstolen att förordna om preliminär betalning av de fordringar som är ostridiga. Detsamma gäller i de fall då visserligen inte någon tvist råder om de redan anmälda fordringarna men det inte kan uteslutas att ytterligare ersättningsberättigade fordringar kan finnas. En preliminär fördelning av fonden bör därför kunna ske sedan rätten har avsatt ett visst belopp för att täcka fordringar som nyss nämnts. Först när alla tvistiga fordringar har avgjorts och det inte längre finns anledning att anta att ytterligare fordringar kan uppkomma skall slutlig fördelning av fonden ske. I stort sett samma regler gäller redan nu enligt oljeansvarighetslagen.

Skulle det visa sig att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger bör fonden ändå fördelas bland borgenärerna. Dessa bör f. ö. vara oförhindrade att

redan innan ett slutligt avgörande i denna fråga föreligger begära säkerhet för sin fordran utöver den säkerhet som fonden utgör genom att göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger. Vid prövningen har domstolen givetvis dessutom att ta ställning till om skäl i övrigt föreligger för kvarstad eller liknande tvångsåtgärd enligt allmänt tillämpliga regler i rättegångsbalken eller utsökningslagen (se t. ex. 15 kap. 3 § rättegångsbalken). En bestämmelse om att fonden skall fördelas även om det sedan visar sig att begränsningsrätt inte föreligger finns redan nu i oljeansvarighetslagen och bör gälla även när begränsningsfond upprättas enligt 10 kap. sjölagen. För den del av fordran som inte blir betald genom fondfördelningen får borgenärerna begära verkställighet på vanligt sätt, under förutsättning att hela fordringen har fastställts genom domen i begränsningsmålet. För att så skall kunna ske bör det enligt utredningens mening krävas att särskilt yrkande härom har framställts mot den som påstås vara ansvarig med anledning av händelsen.

Samtliga parter i begränsningsmålet har rätt att hävda sin rätt genom att göra invändning mot förvaltarens förslag vid fondsammanträdet och genom att därefter fullfölja invändningen tills rättskraftig dom föreligger. Det ligger i sakens natur att dom som meddelas och som vunnit laga kraft inte därefter skall kunna angripas av någon av parterna i begränsningsmålet utan skall ligga till grund vid fördelningen i målet. Även den som inte har gjort någon invändning blir således bunden av sådan dom. Den som har en fordran men som inte har anmält denna bör också bli bunden av domen för att begränsningssystemet skall bli effektivt – eljest riskerar gäldenären att få betala mer än han enligt begränsningsreglerna är skyldig att betala. Bestämmelse om att dom i begränsningsmål har rättskraft mot alla som kan göra fordringar gällande mot fonden, oavsett om de anmält sina fordringar eller ej, bör därför meddelas. Vidare bör det föreskrivas att kungörelsen till borgenärerna, varigenom de uppmanas att anmäla sina fordringar, skall innehålla en erinran om den rättskraft som dom i begränsningsmålet har.

De nu berörda bestämmelserna har utarbetats efter ingående överläggningar mellan de nordiska kommittéerna. Trots förefintliga processuella olikheter i de nordiska länderna har kommittéerna, som förut nämnts, åstadkommit i huvudsak enhetliga texter.

4.5 Oljeskador

I oljeansvarighetslagen finns bestämmelser om begränsningsfond i 6–9 §§. Såsom framgått av avsnitt 4.2 föreslås att regler om begränsningsfonds upprättande och fördelning tas in i ett nytt kap. 15 i sjölagen samt att dessa regler skall tillämpas även i fråga om begränsningsfond som avses i oljeansvarighetslagen. Vissa av de ovan angivna bestämmelserna blir då överflödiga och skall upphävas. I 6 § skall i stället tas in en hänvisning till 15 kap. sjölagen.

Ansvaret för oljeskador är begränsat till drygt 700 kr. per ton men kan aldrig överstiga en högsta gräns om ca 75 milj. kr. Är fartyget registrerat i stat som har tillträtt 1957 års begränsningskonvention men inte 1969 års oljeansvarighetskonvention skall dock enligt 5 § andra stycket oljeansvarig-

hetslagen ansvaret i stället bestämmas enligt de på 1957 års konvention grundade reglerna i 10 kap. sjölagen. Bestämmelsen tillkom som en följd av de folkrättsliga förpliktelser som Sverige åtagit sig genom att tillträda 1957 års konvention. Den skall därför upphävas i samband med att uppsägningen av 1957 års konvention blir gällande.

Med oljeskada avses enligt oljeansvarighetskonventionen skada som orsakats av förorening genom beständig olja från ett fartyg, som befordrar olja som bulklast, och som uppkommit utanför fartyget i fråga, s. k. oljeutsläpp. Konventionen är endast tillämplig på oljeskada som har uppkommit i konventionsstat och på kostnader för vissa förebyggande åtgärder, avsedda att förhindra eller begränsa oljeskada i konventionsstat. Enligt uttrycklig bestämmelse i 1976 års begränsningskonvention (artikel 3 (b)) är denna konvention över huvud taget inte tillämplig på oljeskador av det slag som ("within the meaning of") avses i 1969 års konvention eller till denna fogat tillägg eller protokoll. Detta innebär att oljeskador som visserligen är av det slag som avses i 1969 års konvention men på vilka konventionen inte är tillämplig, t. ex. därför att skadan har uppkommit i icke-konventionsstat, varken blir föremål för begränsning enligt oljeansvarighetslagen eller enligt globalbegränsningsreglerna.

Det vore enligt utredningens mening inte rimligt att låta ansvaret för de ifrågavarande oljeskadorna vara obegränsat. Utredningen har därför föreslagit att i oljeansvarighetslagen skall tas in en bestämmelse, varigenom en särskild ansvarsgräns införs för oljeskador som är av det slag som avses i oljeansvarighetslagen men som faller utanför de nuvarande reglerna i denna lag. Ansvarsgränsen bör överensstämma med den som för närvarande gäller enligt oljeansvarighetslagen. I fråga om begränsningssystemet föreslås att bestämmelserna i 10 och 15 kap. sjölagen i huvudsak skall tillämpas.

5 Passagerarbefordran

5.1 Aténkonventionens bakgrund och huvudsakliga innehåll

Det grundläggande arbetet för en internationell överenskommelse om regler angående befordran av passagerare och resgods till sjöss igångsattes på 1950-talet av Comité Maritime International (CMI). Vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel 1961 antogs en konvention om befordran av passagerare till sjöss, passagerarkonventionen. Eftersom konventionen inte innehöll några regler om passagerares resgods utarbetades av CMI ett utkast till en särskild konvention i detta ämne. Vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel 1967 antogs så den s. k. resgodskonventionen.

Mellan passagerarkonventionen och resgodskonventionen förelåg vissa skillnader. Med anledning härav påbörjades inom CMI arbete på en harmonisering av konventionerna. Detta arbete ledde till att ett utkast till internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss, Tokyoutkastet, antogs vid CMI:s konferens i Tokyo 1969. I Tokyoutkastet har passagerar- och resgodskonventionerna slagits samman, varvid den senare konventionens lösningar föredragits i fall av inbördes avvikelser.[1]

De nu gällande bestämmelserna i 6 kap. sjölagen om befordran av passagerare och resgods, som tillkom i samband med 1973 års sjölagsrevision, har utformats på grundval av innehållet i Tokyoutkastet.[2]

Den 2–13 december 1974 hölls i Atén en diplomatkonferens angående passagerarbefordran till sjöss. Till grund för arbetet låg ett konventionsutkast som utarbetats inom den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) på grundval av Tokyoutkastet. Vid konferensens avslutande antogs en konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss, Aténkonventionen. Konventionens franska och engelska texter jämte svensk översättning bifogas i utdrag *(bilaga 2)*.

Aténkonventionen överensstämmer i allt väsentligt med den lagstiftning som har antagits i Danmark, Finland, Norge och Sverige på grundval av Tokyoutkastet.

Ansvarssystemet, dvs. grunderna för skadeståndsansvaret, är således i huvudsak detsamma som i 6 kap. sjölagen. Ansvaret är i princip ett presumtionsansvar, dvs. fel eller försummelse på bortfraktarens sida skall presumeras till dess han bevisar motsatsen. En viss utvidgning av bortfraktarens presumtionsansvar för personskada och skada på handresgods har dock skett. Enligt konventionen gäller detta ansvar, förutom såsom f. n. skada orsakad av vissa slag av sjöolyckor, även när skadan uppkommit till

[1] Se närmare SOU 1971:90 angående 1961 och 1967 års konventioner samt Tokyoutkastet.

[2] Se SOU 1971:90 och prop. 1973:137.

följd av fel i fartyget ("defect in the ship").

Till skillnad från vad som gäller enligt 6 kap. sjölagen (188 och 189 §§), innehåller konventionen inte någon allmän reglering av bortfraktarens ansvar för skada till följd av att passagerare eller resgods kommer fram för sent. Konventionen hindrar dock inte att denna fråga regleras i nationell lag.

Begränsningsbeloppen har höjts i förhållande till Tokyoutkastet och överensstämmer i stort med de belopp som f. n. gäller enligt de nordiska sjölagarna. Beloppen angavs vid konventionens tillkomst i Poincaréfranc. Sedan förändringar i det internationella valutasystemet medfört allt större osäkerhet om hur Poincaréfranc skulle omräknas till nationellt mynt, infördes i ett flertal transporträttsliga konventioner genom ändringsprotokoll nya beräkningsenheter som inte var baserade på guld. Beträffande Aténkonventionen antogs år 1976 ett ändringsprotokoll som innebar att som beräkningsenhet skulle användas internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). Enligt 348 § sjölagen i dess nu gällande lydelse kungör regeringen motvärdet av franc uttryckt i SDR.[3]

Frågan om bortfraktarens rätt att göra passagerarkraven till föremål för globalbegränsning har i konventionen lösts på så sätt att den inte inskränker den rätt till globalbegränsning som kan föreligga enligt en internationell konvention. Däremot får rätt till globalbegränsning som följer endast av nationell lag inte åberopas.

Aténkonventionen innehåller regler om ansvaret för det fall att transporten helt eller delvis utförs av någon annan än den som slutit avtalet med passageraren. Några sådana bestämmelser fanns inte i Tokyoutkastet men infördes vid 1973 års nordiska sjölagsrevision i 6 kap. Bl. a. dessa bestämmelser fick sedan utgöra förebild för Aténkonventionens regler på denna punkt.

I övrigt innehåller Aténkonventionen endast smärre ändringar jämfört med Tokyoutkastet.

5.2 De särskilda bestämmelserna i Aténkonventionen

Artikel 1

Denna artikel innehåller ett antal definitioner av vissa begrepp i konventionen.

Med *bortfraktare* ("carrier") förstås den som ingår ett befordringsavtal, vare sig befordringen utförs av honom själv eller av annan. Det fordras sålunda inte att den som genom avtal åtar sig befordran själv förfogar över ett fartyg eller utrymme i fartyg (jfr definitionen av begreppet bortfraktare i 171 § sjölagen).

Som nämnts innehåller Aténkonventionen, till skillnad från 1961 och 1967 års konventioner och Tokyoutkastet, bestämmelser för det fall att befordringen helt eller delvis utförs av annan än den som slutit avtalet med passageraren. Bland de begrepp som definieras i denna artikel finns därför även begreppet *utförande transportör* ("performing carrier"). Härmed avses den som äger, befraktar eller handhar driften av ett fartyg och som, utan att

[3] Se vidare prop. 1977/78:70 och SFS 1978:140; jfr s. 74 och 76 f.

vara bortfraktare, faktiskt utför hela befordringen eller en del av den. Någon motsvarande definition finns inte i 6 kap. sjölagen men kapitlet innehåller regler om vad som skall gälla, när befordringen helt eller delvis utförs av annan än bortfraktaren (jfr 197 §).

Enligt definitionen av *befordringsavtal* ("contract of carriage") avses härmed ett avtal om befordran av passagerare eller passagerare och resgods, vilket har träffats av en bortfraktare eller på dennes vägnar. Det sägs således inte något om att det skall vara fråga om yrkesmässig befordran eller befordran mot vederlag (jfr definitionen av bortfraktare i 171 § sjölagen). Inte heller i övrigt innehåller konventionen någon uttrycklig begränsning av tillämpningsområdet till befordran av kommersiell natur. Det innebär att konventionen i princip kan tänkas bli tillämplig på exempelvis personer som medföljer en nöjesbåt. Av definitionen på *fartyg* ("ship") följer emellertid att konventionen uteslutande gäller havsgående fartyg. Det blir därför endast i sällsynta undantagsfall fråga om att tillämpa konventionen på nöjesbåtar.

Reglerna om passagerarbefordran i 6 kap. sjölagen har inte begränsats till havsgående fartyg. Däremot har reglerna, såsom framgår av 171 § sjölagen, gjorts tillämpliga endast på kommersiell befordran.

Från fartygsbegreppet undantas i konventionen även svävarfarkoster eftersom det med hänsyn till dessa farkosters speciella art finns skäl att låta särskilda ansvarsregler gälla för dessa.

Med *passagerare* ("passenger") avses i första hand den som befordras med fartyg enligt ett befordringsavtal. Kravet på befordringsavtal innebär att t. ex. besättning och fripassagerare inte faller in under begreppet passagerare i konventionen.

Såsom passagerare räknas även den som med bortfraktarens samtycke åtföljer ett fordon eller levande djur, vilka omfattas av ett avtal om godsbefordran. Den praktiskt viktiga situation som därvid främst avses är befordran av en lastbilschaufför tillsammans med lastbilen. Vid djurtransporter förekommer vidare att en djurskötare medföljer.

Resgods ("luggage") definieras som varje föremål, inbegripet fordon, som befordras enligt ett befordringsavtal. Härifrån görs dock undantag för fordon och andra föremål som transporteras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. Det sistnämnda fallet tar främst sikte på befordran av lastbil med åtföljande chaufför. Vid sådan befordran är lastbilen och dess last det primära och konventionens regler om resgods blir därmed inte tillämpliga på transporten av lastbilen. Levande djur skall inte heller anses som resgods.

Konventionens lösning av hur lastbil och dess besättning skall behandlas överensstämmer med vad som enligt motivuttalande får anses följa av 171 § sjölagen.[4] Även i övrigt motsvarar konventionens definition av passagerare och resgods i huvudsak vad som får anses gälla enligt sjölagen. Sjölagens bestämmelser om resgods är dock tillämpliga även på levande djur.

Handresgods ("cabin luggage") utgör sådant resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest i sin vård eller under sin kontroll, inbegripet vad han har i eller på ett medfört fordon. Konventionens definition överensstämmer med definitionen av handresgods i 171 § sjölagen. När fråga är om att i konventionen bestämma begreppet befordran skall resgods i fordon dock

[4] Se prop. 1973:137 s. 134.

inte behandlas som handresgods. Detsamma gäller vid tillämpning av bestämmelserna om ansvarsbegränsning i artikel 8 (jfr 192 § andra stycket 1 och 2 sjölagen).

Konventionen innehåller som inledningsvis nämnts inte några allmänna bestämmelser om dröjsmålsansvar. I fråga om vad som avses med *förlust av eller skada på resgods* ("loss of or damage to luggage") anges emellertid att hit räknas även ekonomisk förlust, som beror på att resgods inte har utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg, med vilket godset har befordrats eller skulle ha befordrats. Dröjsmål i anledning av arbetskonflikter faller dock utanför.

Sjölagen innehåller, till skillnad från konventionen, allmänna bestämmelser om dröjsmålsansvar (jfr 188 och 189 §§). I fråga om resgods är således bortfraktarens ansvar vid försening inte begränsat till dröjsmål vid utlämnandet på bestämmelseorten utan även dröjsmålsskada som uppkommer av annan anledning, t. ex. därför att godset inte har tagits ombord eller har sänts med fel fartyg, faller under bortfraktarens dröjsmålsansvar.

Begreppet *befordran* ("carriage") är av grundläggande betydelse för konventionens tillämpning eftersom det bestämmer ansvarsperiodens längd. Befordran definieras i konventionen olika beroende på om frågan är om befordran av passagerare, handresgods eller annat resgods.

Beträffande passageraren avses med befordran den tid då han är ombord, under ombord- eller ilandstigning samt under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att kostnaden för den transporten ingår i biljettpriset eller transportmedlet har ställts till förfogande av bortfraktaren.

I fråga om handresgods omfattar befordringen den tid då godset finns ombord eller förs ombord eller i land, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som nyss nämnts, och då det är i bortfraktarens förvar medan passageraren befinner sig i terminalbyggnad, i eller på annan hamnanläggning eller på kaj.

För annat resgods än handresgods utgör befordringen tiden från det godset överlämnats till bortfraktaren till dess det har utlämnats till passageraren. Såsom angivits tidigare avses här även resgods som finns i passagerarens fordon.

I 6 kap. sjölagen finns inte någon definition av begreppet befordran. Ansvarsperioden bestäms i stället indirekt i 201 § sjölagen. Sjölagens beskrivning av den tvingande ansvarsperioden överensstämmer i det närmaste med konventionens definition av begreppet befordran. Enligt konventionen sträcker sig dock ansvarsperioden beträffande handresgods något längre än motsvarande period i sjölagen.

Konventionen är endast tillämplig på *internationell befordran* ("international carriage"). Härmed avses i första hand varje befordran där avgångsorten och bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägna i skilda stater. En internationell befordran föreligger emellertid även om avgångsorten och bestämmelseorten är i en och samma stat men hamn i annan stat skall anlöpas däremellan och detta framgår av avtalet eller av fastställd turlista för fartyget. Som internationell befordran anses således inte sådan inrikes befordran där fartyget på grund av tillfälliga omständigheter, t. ex. därför att man tvingas uppsöka nödhamn, anlöper en utländsk hamn under resan.

Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran har, till skillnad från konventionen, inte begränsats till sådan befordran som äger rum i internationell fart.

Artikel 2

I artikeln bestäms konventionens tillämpningsområde.

För konventionens tillämpning krävs till en början att det är frågan om en internationell befordran.

Enligt *första stycket* är konventionen tillämplig på en internationell befordran om a) fartyget för konventionsstats flagga eller är registrerat i konventionsstat; b) befordringsavtalet har ingåtts i en konventionsstat; eller c) avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägen i en konventionsstat.

Bland annat med hänsyn till att någon konvention inte hade antagits vid tiden för 1973 års sjölagsrevision saknas helt naturligt motsvarande bestämmelser i 6 kap. sjölagen. De bestämmelser i kapitlet som motsvarar konventionen har i stället gjorts tillämpliga vid all befordran inom Norden samt vid befordran till eller från nordiskt land.

Oavsett vad som sägs i första stycket av artikel 2 är konventionen enligt *andra stycket* inte tillämplig när befordringen är underkastad ansvarsbestämmelserna i en annan konvention som avser befordran av passagerare eller resgods med annat transportmedel, såvitt dessa bestämmelser är bindande för befordran till sjöss. Härmed åsyftas vissa järnvägstransporter med tågfärja, på vilka det internationella järnvägsfördraget (CIM) är tillämpligt (jfr 173 §).

Artikel 3

Denna artikel innehåller regler om bortfraktarens ansvar.

Enligt *första stycket* skall bortfraktaren svara för personskada som har drabbat passageraren och för förlust av eller skada på hans resgods, om den händelse som orsakat skadan har inträffat under befordringen och beror på fel eller försummelse av bortfraktaren eller hans folk under tjänsteutövning.

Bevisbördan för att den händelse som har orsakat förlusten eller skadan har inträffat under befordringen och för förlustens eller skadans omfattning åvilar den som framställer anspråk på ersättning. Detta följer av *andra stycket*. En motsvarande bevisbörderegel finns inte intagen i 6 kap. sjölagen men torde enligt svensk rätt följa av allmänna principer om bevisbördans placering.

Av *tredje stycket* följer att, om motsatsen inte bevisas, fel eller försummelse skall presumeras föreligga på bortfraktarens sida i fråga om personskada eller förlust av eller skada på handresgods, om skadan eller förlusten har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion, brand eller fel i fartyget. I fråga om förlust av eller skada på annat resgods än handresgods gäller alltid ett presumtionsansvar.

Såsom angivits under artikel 1 innefattas i begreppet förlust av och skada på resgods även dröjsmål med utlämning av resgods på bestämmelseorten. I övrigt saknar konventionen bestämmelser om dröjsmålsansvar i fråga om passagerare och resgods. Enligt 188 och 189 §§ sjölagen är bortfraktaren ansvarig för skada till följd av att passageraren eller hans resgods försenas, varvid dröjsmål med utlämnande av resgods på bestämmelseorten likställs med försening. På denna punkt skiljer sig således sjölagen från konventionen. I övrigt föreligger endast den skillnaden att presumtionsansvaret för personskada och skada på eller förlust av handresgods har utvidgats till att även gälla fall då fel i fartyget föreligger.

Artikel 4

I denna artikel finns bestämmelser för det fall att bortfraktaren överlåtit åt annan att helt eller till en del utföra befordringen. Bestämmelserna är utformade mot bakgrunden av de bestämmelser i ämnet som infördes i de nordiska sjölagarna 1973. Även den s. k. Guadaljarakonventionen om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren har tjänat som förebild.

Enligt *första stycket* förblir bortfraktaren ansvarig även om han har överlåtit åt annan att utföra befordringen. Men även den utförande transportören är ansvarig för den del av befordringen som utförs av honom. För denna del av befordringen är bortfraktaren ansvarig för handlande på den utförande transportörens sida. Detta följer av *andra stycket.*

Har bortfraktaren genom särskilt avtal åtagit sig förpliktelser utöver vad som följer av konventionen eller har han givit avkall på rättigheter, som tillkommer honom enligt konventionen, är avtalet enligt *tredje stycket* bindande för den utförande transportören endast om han uttryckligen och skriftligen har gått med på detta.

I *fjärde stycket* anges att, i de fall då både bortfraktaren och den utförande transportören är ansvariga, deras ansvarighet är solidarisk.

Med undantag för tredje stycket återfinns bestämmelser som överensstämmer med denna artikel i 197 § sjölagen. Konventionen saknar emellertid någon motsvarighet till bestämmelsen i 201 § andra stycket sjölagen. Enligt denna får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av händelse under den del av transporten som utförs av annan, om det är avtalat eller klart förutsatt, att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan, eller om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

I *femte stycket* konstateras att vad som föreskrivs i artikeln inte skall utgöra hinder för regress mellan bortfraktaren och den utförande transportören.

Artikel 5

Enligt denna artikel ansvarar bortfraktaren för pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter endast om han har mottagit sådan egendom för att ha den i säkert förvar. En motsvarande bestämmelse finns f. n. i 189 § andra stycket sjölagen. Där krävs emellertid inte att bortfrak-

taren har värdesakerna i sitt förvar utan endast att han särskilt har åtagit sig ansvarighet för sådan egendom.

I fall då bortfraktaren är ansvarig för värdesaker är hans ansvar enligt artikeln begränsat "intill den gräns" som är föreskriven för resgods i artikel 8:3 eller den högre gräns som han åtagit sig enligt avtal med passageraren. Bestämmelsen är oklar till sin innebörd såtillvida att den inte klargör om summan av ersättningen för värdesaker och för resgodset skall rymmas inom samma begränsningsbelopp eller om avsikten är att ett särskilt begränsningsbelopp skall gälla för deponerade värdesaker. I 6 kap. sjölagen finns inte någon särskild ansvarsgräns för värdesaker.

Artikel 6

Denna artikel innehåller bestämmelser om jämkning av skadestånd när passageraren har varit medvållande till skadan. Föreligger medvållande får jämkning ske i enlighet med reglerna i domstolslandets lag. För svenskt vidkommande kan alltså i sådant fall 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas (jfr 190 § sjölagen).

Artiklarna 7 och 8

I dessa artiklar anges de ansvarsgränser som gäller för olika slag av skador. Artikel 7 behandlar personskada medan artikel 8 innehåller begränsningsbelopp för övriga skador samt vissa självriskbelopp.

Enligt den ursprungliga lydelsen av Aténkonventionen är begränsningsbeloppen följande. För personskada på passagerare 700 000 francs (ca 250 000 kr.), för förlust eller skada på handresgods som inte förvaras i eller på fordon 12 500 francs (ca 4 500 kr.), för fordon med bagage 50 000 francs (ca 18 000 kr.) samt för annat resgods 18 000 francs (ca 6 500 kr.).

Genom det ändringsprotokoll beträffande beräkningsenhet som antogs 1976 är de ovan nämnda begränsningsbeloppen 46 666 SDR, 833 SDR, 3 333 SDR respektive 1 200 SDR. I svenskt mynt motsvarar dessa belopp i stort sett de ovan angivna begränsningsbeloppen.

De motsvarande begränsningsbeloppen i sjölagen är enligt 192 § 700 000 francs, 10 000 francs, 50 000 francs och 16 000 francs. Såsom tidigare angivits har emellertid regeringen förordnat vilket motvärde som skall gälla i SDR. Begränsningsbeloppen utgör därvid 46 666, 67 SDR, (ca 250 000 kr.), 666,67 SDR (ca 3 500 kr.), 3 333,33 SDR (ca 18 000 kr.), respektive 1 066, 67 SDR (ca 6 000 kr.).

Enligt sjölagen gäller begränsningsbeloppen för resgodsskada även vid skada på grund av försening. I fråga om skada till följd av försening av passageraren finns en särskild ansvarsgräns på 16 000 francs (1 066,67 SDR).

Konventionens begränsningsbelopp gäller för varje resa. Detta överensstämmer med vad som föreskrivs i 192 § sjölagen utom i fråga om handresgods som inte förvaras i eller på medfört fordon, då sjölagens begränsningsbelopp gäller för varje skadebringande händelse.

I fråga om begränsningsbeloppet för värdesaker som har deponerats hos

bortfraktaren hänvisas till vad som sagts ovan under artikel 5.

Enligt artikel 8 kan bortfraktaren och passageraren komma överens om att den sistnämnde själv skall stå risken intill 1 750 francs (117 SDR) vid fordonsskada och 200 francs (13 SDR) vid förlust av eller skada på resgods i övrigt. I svenskt mynt utgör beloppen ca 600 kr. respektive ca 70 kr.

Självriskbeloppen motsvarar i det närmaste dem som finns upptagna i 193 § sjölagen, 1 500 francs (100 SDR) respektive 200 francs (13,33 SDR). I detta lagrum har dock även intagits ett självriskbelopp på 200 francs för skada på grund av försening.

Avräkning för självrisk skall enligt konventionen ske från skadans belopp innan fråga om ansvarsbegränsning prövas. Motsvarande gäller enligt sjölagen.

Artikel 9

Artikeln innehåller bestämmelser om tillämplig beräkningsenhet. Såsom tidigare nämnts är konventionens ursprungliga beräkningsenhet Poincaré-franc, vilken dock år 1976 genom ändringsprotokoll utbytts mot SDR.

I fråga om tidpunkten för omräkning av beräkningsenheten till nationell valuta föreskrivs i artikeln att denna skall vara dagen för doms avkunnande eller den tidpunkt parterna kommer överens om.

Enligt 348 § sjölagen gäller f. n. att omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs.

Artikel 10

Enligt denna artikel kan bortfraktaren genom uttrycklig, skriftlig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som följer av artiklarna 7 och 8. Vidare föreskrivs att ränta och rättegångskostnader inte skall inräknas i begränsningsbeloppen. Bestämmelserna överensstämmer med 193 § första stycket resp. 192 § tredje stycket andra punkten sjölagen. En överenskommelse om högre ansvarighet behöver dock inte vara skriftlig enligt sjölagen.

Artikel 11

Artikeln innehåller en s. k. Himalaya-bestämmelse, som innebär att även bortfraktarens och den utförande transportörens anställda och andra medhjälpare kan åberopa reglerna om ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning. I sjölagen finns en motsvarande bestämmelse i 196 § första stycket.

Artikel 12

I denna artikel föreskrivs att de i artiklarna 7 och 8 angivna ansvarsgränserna skall tillämpas på summan av de krav som framställs i anledning av personskada eller förlust av eller skada på resgods. Detsamma gäller enligt 192 § sjölagen.

Enligt denna artikel föreligger vidare gemensam ansvarsbegränsning för bortfraktaren, utförande transportören och deras anställda och medhjälpare. Detsamma gäller enligt 196 och 197 §§ sjölagen.

Artikel 13

Artikeln innehåller bestämmelser om förlust av begränsningsrätten. Om det visas att bortfraktaren, eller någon som denne eller utförande transportören svarar för, själv har vållat skadan uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning. Motsvarande gäller enligt 194 §, 196 § andra stycket och 197 § andra stycket sjölagen.

Artikel 14

I denna artikel föreskrivs att skadeståndstalan mot bortfraktaren eller utförande transportören i anledning av personskada eller förlust av eller skada på resgods endast får föras i enlighet med konventionens bestämmelser. Artikeln svarar i sak mot 195 § sjölagen.

Artikel 15

Artikeln innehåller bestämmelser om reklamation vid förlust av eller skada på resgods.

Reklamation skall ske skriftligen. Vid uppenbar skada skall den göras senast vid ilandstigningen i fråga om handresgods och senast vid utlämnandet i fråga om annat resgods. Är skadan inte uppenbar eller har resgodset förlorats skall reklamation ske inom 15 dagar från ilandstigningen eller utlämnandet eller från den dag utlämnande skulle ha skett. Om reklamation inte sker i enlighet med vad som nu sagts presumeras passageraren ha mottagit resgodset i oskadat skick. Presumtionen får emellertid motbevisas av passageraren.

Motsvarande regler finns i Tokyoutkastet men togs aldrig in i 6 kap. sjölagen vid 1973 års revision. Det framhölls därvid att reglerna inte är presumtionsregler i egentlig mening utan endast innebär att passageraren vid underlåten reklamation har bevisbördan för att skadan eller dröjsmålet uppstått under befordringen. Denna bevisbörda har passageraren under alla förhållanden och några särskilda reklamationsregler ansågs därför inte erforderliga.[5]

Artikel 16

I denna artikel finns konventionens preskriptionsbestämmelser.

Enligt *första stycket* är preskriptionstiden två år. I *andra stycket* anges från vilken dag preskriptionstiden skall räknas i olika fall. Av *tredje stycket* följer att villkoren för förlängning av och avbrott i preskriptionstiden skall bestämmas av domstolslandets lag. Preskriptionstiden får dock inte överstiga tre år räknat från dagen för ilandstigningen eller från den dag ilandstigningen

[5] Prop. 1973:137 s. 107.

skulle ha ägt rum. Oavsett bestämmelserna i första–tredje styckena får emellertid preskriptionstiderna, efter det att den händelse som gett upphov till skadan har inträffat, förlängas genom skriftligt åtagande av bortfraktaren eller genom skriftlig överenskommelse mellan parterna.

Konventionens bestämmelser om preskriptionstid överensstämmer i allt väsentligt med motsvarande stadganden i 347 § sjölagen. I fråga om förlängning av preskriptionstiden innehåller dock sjölagen (347 § femte stycket) vissa begränsningar som inte finns i konventionen. Sjölagens regler på denna punkt torde dock inte strida mot konventionen.

Artikel 17

I denna artikel finns konventionens jurisdiktionsbestämmelser.

Enligt *första stycket* skall talan som grundas på konventionen, enligt kärandens val och under förutsättning att domstolen i fråga är belägen i konventionsstat, väckas vid någon av följande domstolar:

a) domstolen för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;
b) domstolen för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;
c) domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt; eller
d) domstol i den stat där befordringsavtalet ingicks, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

I *andra stycket* sägs att parterna, efter det att den händelse som orsakade skadan har inträffat, får komma överens om att hänskjuta tvist om skadestånd till viss domstol eller till avgörande genom skiljedom. Prorogations- och skiljeavtal som har ingåtts före den skadebringande händelsen är således ogiltiga enligt konventionen.

De bestämmelser om forum och skiljedom som finns i 337 § andra stycket sjölagen bygger på Tokyoutkastet enligt vilket förhandsavtal, som begränsade kärandens val av forum på annat sätt än till tre alternativa fora, motsvarande punkterna a)–c) ovan, förbjöds helt. Sjölagens bestämmelser avviker således på denna punkt från konventionen.

Artikel 18

Enligt denna artikel får parterna inte på förhand träffa avtal om inskränkning av bortfraktarens konventionsenliga ansvarighet, lägre begränsningsbelopp, ändring av den bevisbörda konventionen ålägger bortfraktaren eller om inskränkning av kärandens val av forum enligt artikel 17. Motsvarande gäller enligt sjölagen (jfr 200 §).

Artikel 19

Som omtalats i inledningen till avsnitt 5.1 föreligger enligt konventionen rätt

att åberopa globalbegränsning endast när denna följer av en internationell konvention. Bestämmelse härom finns i denna artikel.

Artikel 20

Denna artikel innehåller en s. k. atomklausul av innebörd att konventionen normalt inte är tillämplig på atomskada, om innehavaren av en atomanläggning är ansvarig för skadan enligt konvention eller enligt nationell lag, som ger skadelidande samma skydd. Bestämmelsen är utarbetad efter förebild av 1971 års Brysselkonvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans.

Artikel 21

I artikeln föreskrivs att konventionen även är tillämplig på sådan kommersiell befordran som utförs av stater eller offentliga myndigheter. Motsvarande gäller vid tillämpningen av 6 kap. sjölagen.

Artikel 22

Av denna artikel följer att konventionsstat får förbehålla sig rätt att inte tillämpa konventionens bestämmelser när både bortfraktaren och passageraren är medborgare i den staten. Frågan om vilka förbehåll som är tillåtna i övrigt får avgöras enligt 1969 års Wienkonvention om traktaträtten.

Artiklarna 23–28

Dessa artiklar innehåller slutbestämmelser.

I artiklarna 23–25 behandlas undertecknande, ratifikation, anslutning, ikraftträdande och uppsägning. Enligt *artikel 23* kan konventionen undertecknas med eller utan förbehåll för ratifikation eller godkännande. Av *artikel 24* framgår att konventionen träder i kraft på nittionde dagen efter det att tio stater har undertecknat utan förbehåll eller har deponerat ratifikationsinstrument eller motsvarande anslutningsdokument. Vad slutligen angår uppsägning av konventionen blir sådan enligt *artikel 25* gällande ett år efter deponeringen av ett uppsägningsinstrument, om inte i detta anges att uppsägningen skall gälla från annan senare dag.

I *artikel 26* anges att IMCO skall sammankalla en konferens för revidering av konventionen om 1/3 av konventionsstaterna begär det. Stat som ansluter sig till konventionen efter ikraftträdandet av de ändringsförslag som antagits vid en sådan konferens blir automatiskt bunden av konventionen i dess reviderade lydelse.

Enligt *artikel 27* är IMCO:s generalsekreterare depositarie för konventionen. I artikeln anges vidare generalsekreterarens skyldighet att informera konventionsstaterna i fråga om undertecknande, ratifikation m. m.

Artikel 28 innehåller bestämmelser om de språk på vilka konventionen har utarbetats.

5.3 Sveriges tillträde till Aténkonventionen och den föreslagna lagstiftningens huvuddrag

Av den redogörelse för konventionen som har lämnats i det föregående framgår att konventionen i sina huvuddrag överensstämmer med gällande svensk rätt på området. Som nämnts beror detta på att de nuvarande reglerna i 6 kap. sjölagen, vilka antogs av riksdagen på hösten 1973, utformades på grundval av det konventionsutkast som sedermera kom att ligga till grund för Aténkonventionen när den antogs ett år senare. Bestämmelserna i 6 kap. sjölagen tillkom i nordiskt samarbete och de nordiska länderna deltog aktivt i utarbetandet av Aténkonventionen. Det naturliga vore därför att de nordiska länderna nu justerade sin lagstiftning på de punkter där den skiljer sig från konventionen och att konventionen därefter ratificerades av dem.

Utredningen har emellertid, i likhet med de övriga nordiska kommittéerna, funnit att en ratifikation av Aténkonventionen inte kan förordas i nuvarande situation. De begränsningsbelopp som finns i 6 kap. sjölagen och som i huvudsak motsvarar dem som på hösten 1974 togs in i konventionen har på grund av den inflation som pågått sedan dess kommit att i betydlig grad minska i värde. Svenska konsumentprisindex har sedan dess ökat med knappt 80 %.[6] För att begränsningsbeloppen nu skall ha motsvarande köpkraft som då de fastställdes skulle alltså krävas att de höjdes med motsvarande procentsats.

Genom att ratificera konventionen skulle de nordiska länderna folkrättsligt binda sig för att acceptera att begränsningsbeloppen allteftersom tiden går minskar ytterligare i värde. Med nuvarande inflationstakt kommer man redan inom kort att befinna sig i det läget att beloppen är värda bara hälften av vad de motsvarade när konventionen antogs. Särskilt i fråga om ansvaret för personskada är det inte försvarbart att binda sig för en sådan utveckling. Det nuvarande begränsningsbeloppet för personskada i 192 § sjölagen ansågs från svensk sida otillfredsställande redan när det togs in i sjölagen år 1973 men godtogs då av hänsyn till önskemålet om nordisk rättslikhet.[7]

Aténkonventionen har f. n. tillträtts endast av Arabrepubliken Yemen, Tonga, Östtyskland och Storbritannien. För att konventionen skall träda i kraft krävs att den tillträds av tio stater. Det är mot denna bakgrund uppenbart att det kommer att ta lång tid innan konventionen träder i kraft och att det därefter kommer att förflyta ytterligare tid innan ett eventuellt ändringsprotokoll med högre begränsningsbelopp kan börja tillämpas.

Den nordiska lagstiftningen om passagerarbefordran till sjöss är inte, och har heller aldrig varit, konventionsbunden. Även om det i och för sig hade varit önskvärt att en större internationell enhetlighet på detta rättsområde hade kunnat åstadkommas på grundval av Aténkonventionen måste det konstateras att något egentligt behov av enhetlighet inte föreligger. Härvidlag skiljer sig reglerna om passagerarbefordran från många andra sjörättsliga områden. Den passagerartrafik som berör svenska intressen – både såvitt avser resenärernas nationalitet eller hemvist och fartygens nationalitet – äger till övervägande delen rum inom landet eller mellan de nordiska länderna. Passagerartrafiken på andra länder, t. ex. Västtyskland,

[6] Konsumentprisindextalet var 332 i december 1974 och 595 i oktober 1980; ökning = 79,2 %

[7] Prop. 1973:137 s. 104.

Storbritannien och Nederländerna, är volymmässigt av mindre betydelse.[8] Om lagstiftningen på området blir enhetlig i de nordiska länderna har man därför i huvudsak tillgodosett behovet av enhetlighet.

Av de skäl som här har anförts anser utredningen, liksom de övriga nordiska kommittéerna, att Aténkonventionen inte bör ratificeras. Däremot bör, med hänsyn till den urholkning av begränsningsbeloppen i 6 kap. sjölagen som har skett, en översyn av dessa nu göras. Därvid bör utgångspunkten vara att de skall fastställas på en nivå som motsvarar vad som i dagens läge anses rimligt i de nordiska länderna.

De nordiska kommittéerna har enats om att föreslå att begränsningsbeloppen avseende personskada och förlust av eller skada på fordon höjs något mer än som motsvarar en justering av konventionens begränsningsbelopp med hänsyn tagen till inflationen sedan 1974. För personskada föreslås ett belopp om 100 000 SDR (ca 550 000 kr.) per passagerare. För förlust av eller skada på fordon föreslås en gräns på 8 000 SDR (ca 45 000 kr.), motsvarande värdet på en något begagnad genomsnittsbil. Detta belopp bör enligt utredningens mening, till skillnad från vad som gäller enligt konventionen, inte omfatta resgods som förvaras i fordonet. Begränsningsbeloppet avseende t. ex. en bil med fyra personers bagage för en semesterresa skulle eljest bli alltför lågt.

Beträffande resgodsskada i övrigt föreslås endast att beloppen justeras med hänsyn tagen till inflationen. Slutligen föreslås ett särskilt begränsningsbelopp om 5 000 SDR (ca 27 500 kr.) för dyrbarheter som passageraren har lämnat till förvaring hos bortfraktaren.

Utredningen lägger vidare – i enlighet med sitt uppdrag – fram förslag till de mindre ändringar i 6 kap. sjölagen som skulle behöva vidtas vid ett tillträde till konventionen. Utredningen föreslår att dessa ändringar i lagstiftningen genomförs trots att enligt förslaget Aténkonventionen inte skall ratificeras. Även om enligt utredningens mening rättslikhet på detta område inte är av stor betydelse är det ändå på sikt önskvärt att lagstiftningen i andra länder, särskilt i länder med vilka vi upprätthåller regelbunden passagerartrafik, blir enhetlig.

Utredningen vill därför förorda att man från svensk sida inom IMCO aktualiserar frågan om en översyn av Aténkonventionens begränsningsbelopp. Våra möjligheter att påverka en sådan översyn ökar om de nordiska länderna i övriga avseenden i allt väsentligt har anpassat sin lagstiftning till konventionen. Översynen bör sikta till att åstadkomma en avsevärd förhöjning av begränsningsbeloppen och till att utforma bestämmelser som gör det möjligt att med regelbundna mellanrum ändra beloppen mot bakgrunden av inflatoriska förändringar. Det är viktigt att revisionsförfarandet utformas på sådant sätt att det blir möjligt för stater som har tillträtt ett ändringsprotokoll med nya begränsningsbelopp att tillämpa dessa även i förhållande till stater som står kvar på en äldre text av konventionen.

Utredningen vill understryka vikten av att man inom en snar framtid utformar modellregler som anvisar hur realvärdet av begränsningsbelopp i internationella konventioner på ett smidigt och effektivt sätt skall kunna behållas oförändrade. Utvecklingen under 1970-talet har visat hur bräckligt systemet med konventionsbundna belopp, varigenom skadeståndsansvar

[8] Enligt preliminära uppgifter från statistiska centralbyrån (jfr statistiska meddelanden T 1980:4.2) har under år 1979 till Sverige ankommit, från hamnar i Danmark, Finland och Norge sammanlagt 98 446 passagerarfartyg och färjor med 16 630 000 passagerare, från västtyska hamnar 2 661 fartyg med 784 000 passagerare och från övriga hamnar 5 558 fartyg med 485 000 passagerare.

begränsas, är i inflationstider. Det finns enligt utredningens mening anledning att befara att detta system helt bryter samman om man inte snart finner en lösning på de frågor som ett mer eller mindre automatiskt verkande revisionsförfarande aktualiserar.[9]

[9] Jfr Tobolewski, A., Limits of liability in the present economic situation, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1980 s. 47 ff. En studie i ämnet har påbörjats av Förenta Nationernas kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) inom ramen för arbetet i en studiegrupp om internationella betalningar.

6 Specialmotivering

6.1 Motivering till ändringar i 6 kap. sjölagen

Bestämmelserna i 6 kap. sjölagen skall enligt den nuvarande lydelsen av 172 § tillämpas bara i den mån annat inte följer av avtal eller sedvänja. Undantag görs dock för 178 § och för vad som följer av 200 och 201 §§. Den verkliga innebörden av dessa reservationer är att kapitlets bestämmelser i mycket väsentliga avseenden är tvingande. Bestämmelsen är därför i viss mån vilseledande. På grund härav och då regleringen av i vilken mån kapitlets bestämmelser är tvingande bör finnas samlade på ett ställe i kapitlet, har utredningen föreslagit att 172 § skall upphävas och att bestämmelser om i vilken utsträckning avtalsvillkor, som strider mot reglerna i detta kapitel, är giltiga skall samlas i 200 och 201 §§.

171 §

Paragrafen innehåller vissa begreppsdefinitioner, vilka grundas på artikel 1 i konventionen. I paragrafens gällande lydelse definieras begreppen bortfraktare, resgods och handresgods. I förslaget har dessutom tagits in en definition av begreppet passagerare.

Beträffande definitionen av *bortfraktare* och *handresgods* (artikel 1:1 (a) respektive 1:6 i konventionen) har i förslaget gjorts vissa språkliga förändringar i förhållande till den nuvarande bestämmelsen. Någon ändring i sak föreligger däremot inte. Bortfraktare är den som sluter befordringsavtal med passageraren. Något krav på att bortfraktaren själv förfogar över fartyg eller utrymme i fartyg föreligger inte. En resebyrå som i eget namn ingår avtal om passagerarbefordran faller således in under definitionen. Liksom hittills bör reglerna i 6 kap. bara tillämpas på kommersiell befordran trots att konventionen inte innehåller någon uttrycklig sådan begränsning. I definitionen av begreppet bortfraktare har därför den bestämmelse som anger att det skall vara fråga om yrkesmässig befordran eller befordran mot vederlag bibehållits.

I fråga om definitionen av *resgods* görs för närvarande undantag för gods som befordras enligt certeparti eller konossement. I enlighet med konventionen (artikel 1:5) har tillägg gjorts för fall då gods befordras enligt annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. Härmed avses främst godskvitton av olika slag. I konventionen har levande djur undantagits i

resgodsdefinitionen. Utredningen har emellertid inte ansett skäl föreligga att göra ett sådant undantag. Begreppet resgods omfattar därför, liksom för närvarande, även levande djur. Beträffande den nuvarande möjligheten för bortfraktaren att friskriva sig från ansvar för levande djur, se specialmotiveringen till 201 §.

I paragrafen har intagits en definition av begreppet *passagerare* (artikel 1:4 i konventionen), varav bl. a. framgår att person som åtföljer ett fordon eller levande djur som är föremål för godstransport skall anses som passagerare. Som tidigare nämnts överensstämmer konventionens lösning av hur lastbil med chaufför skall behandlas med vad som redan nu följer av 171 § sjölagen enligt motivuttalanden.

173, 174, 176–180 och 182–188 §§

Utredningen har eftersträvat att modernisera språket i kapitlet. Bl. a. har termen "befordringen" där det varit möjligt bytts ut mot "resan" och "befordringsavgift" mot "biljettpris". I de här nämnda paragraferna har inte några sakliga ändringar vidtagits utan endast språkliga.

I anslutning till 188 § bör särskilt framhållas att ansvaret för försening inte bara gäller dröjsmål som uppkommer till följd av någon händelse under befordringen, såsom är fallet med ansvaret för personskada. Bestämmelsen täcker också det fallet att förseningen beror på att fartyget kommit för sent fram till den hamn där passageraren gått ombord eller liknande orsak.[1] För sådant dröjsmål bär bortfraktaren emellertid inte något tvingande ansvar, jfr 201 § första stycket.

189 §

I *första stycket* har endast gjorts språkliga ändringar.

Enligt *andra stycket* i dess nuvarande lydelse är bortfraktaren inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter, om han inte uttryckligen har åtagit sig sådan ansvarighet. Enligt förslaget skall bortfraktaren i stället bli ansvarig för dyrbarheter bara när han har mottagit egendomen för säker förvaring, dvs. till förvaring i kassaskåp eller liknande. Ändringen grundar sig på artikel 5 i Aténkonventionen.

191 §

Av paragrafens nuvarande lydelse följer bl. a. att det presumeras att fel eller försummelse föreligger på bortfraktarens sida, när personskada eller förlust av eller skada på handresgods har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. I förslaget har det tillägget gjorts att bortfraktarens presumtionsansvar skall gälla även vid fel i fartyget. Tillägget grundar sig på artikel 3:3 i konventionen.

Som fel i fartyget kan t. ex. anses sådana brister som att det saknas ledstång eller halkskydd. Bristande låsanordningar till passagerarhytt bör också, vid stöld av handresgods som förvarats i hytten, anses som fel i fartyget.

[1] Prop. 1973:137 s. 140.

Det följer av allmänna principer för bevisbördans placering att det åligger passageraren inte bara att visa att skadan uppkom under befordringen utan också att det förelegat ett fel i fartyget och ett samband mellan skadan och detta fel.

192 §

I konventionen finns i artiklarna 7 och 8 bestämmelser om begränsning av transportöransvaret till vissa belopp som i huvudsak motsvarar dem som f. n. finns i denna paragraf. Utredningen har, på skäl som närmare utvecklats i avsnitt 5.3, föreslagit en höjning av dessa belopp.

Enligt *första stycket* är begränsningsbeloppet för varje passagerare vid personskada 100 000 SDR (ca 550 000 kr.) och vid försening av passageraren 2 000 SDR (ca 11 000 kr.). I konventionen (artikel 7:1) har särskilt angivits att ansvarsgränsen för personskada gäller även när ersättningen enligt domstolslandets lag utgår i form av periodiska utbetalningar. Utredningen har inte ansett det nödvändigt att särskilt ange detta i lagtexten, eftersom det ändå torde vara klart att så är fallet.

I *andra stycket* finns, liksom för närvarande, de ansvarsgränser som gäller vid skada på eller förlust eller försening av resgods.

Enligt *punkt 1* är begränsningsbeloppet för handresgods 1 300 SDR (ca 7 000 kr.) för varje passagerare. Till skillnad från vad som gäller enligt den nuvarande lydelsen och motsvarande bestämmelse i konventionen omfattar ansvarsgränsen även handresgods som förvaras i eller på ett medfört fordon. Som nämnts i avsnitt 5.3 har det nämligen inte ansetts rimligt att ansvarsgränsen för fordon skall omfatta sådant handresgods.

Punkt 2 anger det begränsningsbelopp som gäller för dyrbarheter som bortfraktaren enligt 189 § andra stycket har mottagit för förvaring. Begränsningsbeloppet är 5 000 SDR (ca 27 500 kr.) för varje passagerare. En motsvarande ansvarsgräns finns inte i sjölagen i dess nu gällande lydelse. Av konventionen (artikel 5) framgår inte klart om begränsningsbeloppet för annat resgods än handresgods och fordon skall omfatta även dyrbarheter som bortfraktaren har mottagit för säker förvaring eller om en särskild ansvarsgräns skall gälla för dessa. Utredningen har emellertid ansett att detta begränsningsbelopp, ca 11 000 kr., inte rimligen kan täcka också dyrbarheter som har lämnats till förvaring utan att detta belopp höjs avsevärt. Två särskilda begränsningsbelopp har ansetts vara en bättre lösning.

I *punkt 3* anges att begränsningsbeloppet för varje fordon är 8 000 SDR (ca 45 000 kr.). Begränsningsbeloppet omfattar, som ovan nämnts, inte handresgods som förvaras i eller på fordonet.

Av *punkt 4* framgår slutligen att begränsningsbeloppet för varje passagerare i fråga om annat resgods är 2 000 SDR (ca 11 000 kr.).

Enligt *tredje stycket* skall samtliga ovan nämnda begränsningsbelopp avse det sammanlagda ansvaret för varje resa. Detta motsvarar vad som föreskrivs i artikel 7:1 och 8:1–3 i konventionen. Bestämmelsen skiljer sig från motsvarande lagrums nuvarande lydelse endast på så sätt att även begränsningsbeloppet för skada på eller förlust av handresgods föreslås gälla för varje resa i stället för som nu för varje skadebringande händelse. Vidare

föreskrivs, liksom i lagrummets gällande lydelse, att begränsningen inte gäller ränta och rättegångskostnader. Motsvarande bestämmelse finns i artikel 10:2 i konventionen.

I *fjärde stycket* hänvisas till definitionen av SDR i 369 § i sjölagsförslaget (nuvarande 348 §). Av 369 § följer att omräkning från SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller säkerhet för betalning ställs. Enligt artikel 9:2 i konventionen skall i stället omräkning ske på grundval av den nationella valutans officiella värde den dag dom avkunnades eller annan dag som parterna bestämt. Bestämmelsen i 369 § om omräkning till svenskt mynt gäller generellt för sjölagen. Den har dessutom visat sig fungera synnerligen väl, vilket medfört att några särskilda sådana klausuler, som behövs när utländsk rätt är tillämplig, inte erfordras när den svenska sjölagen reglerar omräkningsförfarandet. På grund härav och då utredningen, efter vad som framgår av avsnitt 5.3, föreslår att Sverige inte f. n. skall ratificera Aténkonventionen, bör den ifrågavarande bestämmelsen enligt utredningens mening behållas i sin nuvarande utformning.

Enligt *femte stycket* kan bortfraktaren åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf. Åtagandet skall ske skriftligen. Bestämmelsen, som grundar sig på artikel 10:1 i konventionen, motsvarar 193 § första stycket första punkten i gällande sjölag. Där sägs i stället att åtagandet skall ske genom en uttrycklig överenskommelse. Kravet på skriftlighet i den nu föreslagna bestämmelsen får ses mot bakgrund av att det är ett allmänt intresse att ett åtagande avseende högre begränsningsbelopp i efterhand kan dokumenteras. Kravet på skriftlighet är uppfyllt om bortfraktaren i allmänna leveransbestämmelser eller i resebroschyrer o. l. generellt har åtagit sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

193 §

Enligt den gällande lydelsen av denna paragraf kan bortfraktaren förbehålla sig att passageraren själv skall stå risken med visst belopp i fråga om vissa typer av skador. Konventionen innehåller en motsvarande bestämmelse i artikel 8:4. Där förutsätts emellertid att bortfraktaren och passageraren träffar avtal om passagerarens självrisk. Det torde, framför allt av praktiska skäl, vara ogörligt att kräva att ett sådant avtal vid varje enskilt tillfälle sluts individuellt mellan parterna i avtalet om passagerarbefordran. Eftersom en sådan klausul är tyngande för passageraren är det vidare osäkert om en klausul i de av bortfraktaren använda allmänna resevillkoren skulle anses utgöra del av befordringsavtalet.[2] Utredningen har därför i *första stycket* föreslagit att bortfraktaren från skadeståndet skall ha en obetingad rätt att göra avdrag för vissa självriskbelopp. Passagerarens självrisk avser samma typ av skador som i den nuvarande bestämmelsen, dvs. resgods- och dröjsmålsskador. Beloppen har emellertid höjts. Självriskbeloppet för varje fordon som skadas är 150 SDR (ca 825 kr.) medan det för annan resgodsskada respektive skada på grund av försening av passagerare eller resgods är 20 SDR (ca 110 kr.).

Självriskbeloppet skall enligt *andra stycket* avräknas från skadans belopp innan fråga om begränsning av ansvaret enligt 192 § prövas. Bestämmelsen

[2] Jfr Sjölin, C., Vad hade hänt om "Winston Churchill" hade förlist utanför Vinga? Tidskrift för Sveriges Advokatsamfund häfte 6 1979 s, 152 ff.

motsvarar vad som för närvarande gäller enligt 193 § andra stycket sjölagen.

194 §

Enligt paragrafens nuvarande lydelse går begränsningsrätten förlorad – förutom vid uppsåtligt handlande – när bortfraktaren har handlat "av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma". Motsvarande gäller enligt 197 § andra stycket i dess föreslagna lydelse för personer som bortfraktaren svarar för. I enlighet med artikel 13 i Aténkonventionen har ordet "sådan" tillagts före "skada". Det är således inte tillräckligt att skadevållaren insåg att någon form av skada sannolikt skulle bli följden av hans handlande. Hans insikt måste omfatta just sådan skada som sedan inträffade. För 10:e kapitlets del har samma bestämmelse tagits in i den föreslagna 237 §, grundad på artikel 4 i 1976 års konvention.

Eftersom det i denna fråga har ansetts önskvärt att utforma lagstiftningen i så nära anslutning till konventionstexten som möjligt har någon motsvarande ändring däremot inte gjorts i 120 § femte stycket sjölagen; bestämmelsen i artikel 4:5 e) Haag-Visbyreglerna, som ligger till grund för denna bestämmelse, innehåller nämligen inte något krav på att insikten skall omfatta "sådan" skada. Allmänna principer om adekvat kausalitet torde dock medföra att skillnaden mellan lagtexterna blir ringa i den praktiska tillämpningen.

Uttrycket "och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma" torde strängt taget vara överflödigt med hänsyn till den restriktivitet som enligt svensk rätt skall iakttas när det gäller att beteckna ett vårdslöst förfarande som "grovt vårdslöst". Särskilt mot bakgrunden av att Aténkonventionen enligt utredningens förslag inte skall ratificeras kunde det därför övervägas att slopa uttrycket i lagtexten. Utredningen har emellertid stannat för att inte föreslå någon sådan ändring. Det är enligt utredningens mening ett starkt önskemål att de bestämmelser i sjölagen som behandlar denna fråga är såvitt möjligt enhetliga.

195 §

Paragrafen har endast undergått viss språklig förändring.

196 §

Nuvarande 196 § innehåller en s. k. Himalaya-bestämmelse, som innebär att även bortfraktarens anställda och andra medhjälpare kan åberopa reglerna om befrielse från och begränsning av ansvar och att bortfraktarens och dessa personers sammanlagda ansvar inte skall överstiga begränsningsbeloppen i 192 §. I 197 § regleras utförande transportörs ansvar. Eftersom Himalayabestämmelserna också gäller den utförande transportören och hans folk har bestämmelserna tagits in i omvänd ordning.

Denna paragraf motsvarar således 197 § i dess gällande lydelse. Förutom språkliga ändringar föreligger endast den skillnaden i sak att det i *andra stycket* i förslaget sägs att om bortfraktaren har åtagit sig ansvar utöver vad

som föreskrivs i detta kapitel, så är den som utför befordringen inte bunden därav såvida han inte skriftligen har samtyckt till detta. Bestämmelsen grundar sig på artikel 4:3 i konventionen.

197 §

Paragrafen motsvarar 196 § i dess gällande lydelse.

I *första stycket* har någon ändring i sak inte gjorts.

Andra stycket innehåller en bestämmelse som motsvarar 194 §. På skäl som angivits under denna paragraf har den ändringen vidtagits i den nuvarande bestämmelsen att ordet "sådan" tillagts före "skada".

199 §

Liksom för närvarande hänvisas i denna paragraf till bestämmelser om laga domstol i 337 § och om preskription i 368 § (nuvarande 347 §) sjölagen. Att vissa ändringar skett i den förstnämnda paragrafen framgår av avsnitt 6.4.

200 §

Såsom nämnts inledningsvis har samtliga bestämmelser i 6 kap., som anger i vilken utsträckning avtalsvillkor som skiljer sig från bestämmelserna i kapitlet är giltiga, tagits in i denna och den därpå följande paragrafen.

I *första stycket* återfinns den bestämmelse som f. n. finns i 172 § om att reglerna i 178 §, som gäller ordning och säkerhet ombord, inte får sättas åt sidan genom avtal.

Enligt *andra stycket* är avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181–198 §§, 337 § andra stycket (laga domstol) och 368 § första stycket punkterna 6 och 7 (preskription) ogiltiga i vissa fall. Detta gäller enligt *punkt 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. Vidare är sådana avtalsvillkor enligt *punkt 2* ogiltiga även vid annan befordran, om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

De svenska reglerna är således tvingande vid all trafik till eller från Sverige även om utländsk rätt i andra hänseenden är tillämplig på befordringsavtalet, t. ex. därför att både bortfraktaren och passageraren är hemmahörande i främmande stat. I passagerarfart som inte berör de förut nämnda nordiska länderna är däremot de svenska reglerna inte tvingande annat än om svensk rätt är tillämplig på befordringen. Frågan om tillämplig lag skall bedömas enligt svenska internationellt privaträttsliga regler. För att enligt dessa svensk lag skall bli tillämplig krävs att befordringen har anknytning av något slag till Sverige. Om sådana anknytningsfakta föreligger skall enligt förslaget passageraren ha det skydd som de svenska rättsreglerna är avsedda att ge.

I överensstämmelse med nu gällande 172 § anges slutligen i *tredje stycket* att övriga bestämmelser i detta kapitel endast gäller om inte annat är avtalat eller följer av sedvänja.

201 §

Första stycket reglerar bortfraktarens möjlighet till ansvarsfriskrivning beträffande passagerare. Bestämmelsen motsvarar i sak vad som f. n. gäller.

I *andra stycket* finns regler för ansvarsfriskrivning beträffande passagerarens handresgods. Bestämmelsen överensstämmer i huvudsak med motsvarande regler i 201 § första stycket i dess nuvarande lydelse men med det tillägget att förbehåll om ansvarsfrihet inte heller är tillåtet för tid då handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas i terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanläggning. Vidare omfattas inte handresgods som finns i eller på ett av passageraren medfört fordon av bestämmelsen. De ändringar som har gjorts grundar sig på artikel 1:6 i konventionen.

Utredningen har inte ansett att det finns några särskilda skäl att behålla den nu gällande möjligheten till generell ansvarsfriskrivning för levande djur. De speciella risker som föreligger vid godstransport av levande djur finns inte när sällskapsdjur befordras med en passagerare. Det bör vidare beaktas att levande djur inte har undantagits från ansvarsbestämmelserna i 1978 års Hamburgkonvention.

Bestämmelsen i *tredje stycket* motsvarar i huvudsak stadgandet i 201 § andra stycket i nuvarande lydelse. Till skillnad från vad som gäller f. n. avses i första punkten endast de fall då det har avtalats mellan parterna att en bestämd del av befordringen skall utföras av annan namngiven redare. Utredningen har, liksom övriga nordiska sjölagskommittéer, ansett en sådan inskränkning befogad med hänsyn till att passageraren klart skall kunna veta när ansvarsfriskrivning som här avses kan komma i fråga.

6.2 Motivering till 10 kap. sjölagsförslaget

233 §

I paragrafen har endast gjorts vissa språkliga ändringar.

234 §

I denna paragraf, som grundas på artikel 1 i 1976 års begränsningskonvention, anges vilka personer som har rätt till globalbegränsning, dvs. rätt att begränsa det samlade ansvaret med anledning av en och samma händelse. Motsvarande bestämmelser finns för närvarande i 234 § 1 mom. och 241 § första och andra stycket sjölagen. Jämfört med dessa innebär de nya reglerna att kretsen av begränsningsberättigade har utvidgats något, främst genom att sådana bärgare har tillkommit som utför bärgning utan att använda sig av ett fartyg.

Av *första stycket* i paragrafen, som motsvarar artikel 1:1–3 i konventionen, framgår att rätt till ansvarsbegränsning tillkommer redare, fartygsägare som inte är redare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe, fartygets

befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning.

Med *den som i redarens ställe har hand om fartygets drift* avses främst s. k. disponentredare, t. ex. mäklare som i partredares ställe sköter driften av ett fartyg.[3] Även myndighet som efter rekvisition nyttjar ett fartyg faller in under begreppet.[4] Visserligen föreligger enligt förslaget inte begränsningsrätt för sådana fartyg som av stat brukas uteslutande för statsändamål, om skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning. Har skadan inte orsakats på sådant sätt föreligger emellertid i princip begränsningsrätt för den rekvirerande myndigheten (se närmare härom under 243 §).

Att med *fartygets befraktare* ("the charterer of a . . . ship") avses såväl tidsbefraktare som sådana resebefraktare vilka befraktar fartyget helt eller till viss del är klart. Däremot kan ifrågasättas om även styckegodsbefraktare omfattas av begreppet. Enligt förarbetena till nu gällande bestämmelser om redares ansvarsbegränsning har detta inte ansetts vara fallet (jfr SOU 1961:33 s. 51 f). I en rapport som under det förberedande arbetet på 1976 års konvention avgavs av CMI till IMCO uttalas att begränsningsreglerna i 1957 års konvention omfattar alla befraktare, såväl tidsbefraktare som resebefraktare.[5] Frågan synes inte ytterligare ha behandlats vid tillkomsten av 1976 års konvention.

Även om konventionens uttryck "charterer" inte skulle anses omfatta styckegodsbefraktare föreligger inte något hinder att i nationell lag medge även sådana befraktare begränsningsrätt. Som skäl för en sådan utvidgning vill utredningen peka på att konventionens begränsningssystem angår de risker som uppkommer i samband med driften av *fartyget* och inte allmänt de risker som en *redares* verksamhet medför. Inte bara redaren kan ådra sig ansvar som en följd av fartygets användning för sitt ändamål; undantagsvis kan ett sådant ansvar drabba även en styckegodsbefraktare. Så kan t. ex. godset ha varit bristfälligt förpackat och som en följd härav brand eller explosion ha inträffat ombord (jfr 97 § sjölagen). De skador som i sådant fall uppkommer kan bli av den storleksordningen att samma skäl som talar för att redaren bör kunna begränsa sitt ansvar också gör sig gällande när det gäller styckegodsbefraktarens ansvar.[6] Bortsett från vissa fall, då en speditör uppträder som befraktare, har styckegodsbefraktaren normalt inte tecknat någon ansvarsförsäkring. Varuförsäkringen täcker inte ansvar för skador som godset vållar. Även dessa omständigheter talar för att en begränsning av styckegodsbefraktarens ansvar skall kunna ske i de undantagsfall då ett katastrofansvar kan aktualiseras.

Att begreppet fartygets befraktare skall anses omfatta även styckegodsbefraktare överensstämmer för övrigt med den terminologi som används i 5 kap. sjölagen. Av 71 § andra stycket sjölagen framgår nämligen att resebefraktning innefattar även styckegodsbefraktning. Enligt utredningens mening bör därför i den nu aktuella paragrafen med fartygets befraktare förstås såväl tidsbefraktare som resebefraktare, däri inbegripet helbefraktare, delbefraktare och styckegodsbefraktare.

Beträffande s. k. "bare boat charterer" och "demise charterer" gäller att dessa enligt svensk rätt närmast är att betrakta som redare och således redan av denna anledning omfattas av begränsningsrätten.

[3] Se ang. disponentredare ND 1963 s. IX f.

[4] SOU 1961:33 s. 51.

[5] CMI Introductory Rep. s. 390.

[6] Jfr Selvig, E., MarIus nr 35 § 4. 6 s. 2.

När det i förevarande stycke talas om *"var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning"* avses både bärgare som vid bärgningen använder sig av ett fartyg och bärgare som arbetar från det fartyg bärgningen avser eller som utför bärgning med hjälp av t. ex. helikopter eller lyftkran. Bestämmelsen gäller inte endast bärgare som arbetar yrkesmässigt utan även tillfällig bärgare, t. ex. ett handelsfartyg som under resa bärgar ett annat fartyg.[7] Begreppet bärgning omfattar inte bara bärgning av ett "fartyg, vilket förolyckats eller befinner sig i fara, eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods" (jfr 224 § sjölagen). I enlighet med en uttrycklig bestämmelse i konventionen föreskrivs att bärgning i detta sammanhang omfattar alla åtgärder som avses i 235 § första stycket punkterna 4–6 i förslaget, dvs. åtgärder för att omhänderta, förstöra eller oskadliggöra ett förolyckat fartyg eller last samt åtgärder för att förhindra eller begränsa skada för vilken rätt till ansvarsbegränsning föreligger.

Enligt nu gällande bestämmelser är en förutsättning för bärgares rätt till ansvarsbegränsning, förutom att han vid bärgningen använder sig av ett fartyg, att skadan har orsakats antingen av någon som befinner sig ombord på det bärgande fartyget eller av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av detta fartyg. Även på denna punkt har en utvidgning av området för bärgares begränsningsrätt skett genom att, såsom framgår av 235 § i lagförslaget, rätt till ansvarsbegränsning föreligger i alla situationer där skadan har uppkommit i omedelbart samband med bärgningen.

I *andra stycket,* som motsvarar artikel 1:4 i konventionen, anges att begränsningsrätt även tillkommer den för vilken redaren eller annan person som avses i första stycket svarar. Syftet med denna bestämmelse är att förhindra att reglerna om globalbegränsning kringgås genom att talan, i stället för att riktas mot person som avses i första stycket, förs mot någon för vars handlande denne är ansvarig. Det har i 1976 års konvention ansetts lämpligt att anknyta till det principalansvar som åvilar redaren eller annan person som avses i första stycket enligt tillämplig nationell lag. Eftersom principalansvar enligt svensk rätt i vissa fall kan omfatta även självständiga medhjälpare, jfr 233 § sjölagen, innebär detta en viss utvidgning av begränsningsreglernas tillämpningsområde.

I 1957 års konvention nämndes inte lotsar bland dem som hade begränsningsrätt men vid inarbetandet av konventionen i 10 kap. sjölagen beslöt man särskilt nämna att även lotsar kan begränsa sitt ansvar. Såsom framgår av 233 § sjölagen är redaren enligt svensk rätt ansvarig för skada som lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten och lotsar kommer således även i fortsättningen att kunna åberopa ansvarsbegränsning i Sverige.

Tredje stycket behandlar försäkringsgivares ställning i begränsningshänseende. Enligt detta stycke, som motsvarar artikel 1:6 i konventionen, har den som meddelat försäkring av ansvarighet för fordringar som är föremål för begränsning rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren. Bestämmelsen har tillkommit för att förhindra att konventionen kringgås för det fall att det tillämpliga rättssystemet tillåter att talan riktas direkt mot försäkringsgivaren, s. k. "direct action". Den skadelidande skall alltså i sådant fall inte ha större möjlighet att få ersättning från försäkringsgivaren än från försäkringshavaren. Någon allmän rätt att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren föreligger inte enligt svensk rätt. I

[7] CMI Introductory Rep. s. 396.

vissa situationer är dock sådan talan medgiven (se 95 § försäkringsavtalslagen).

I artikel 1 i konventionen finns även bestämmelser av innebörd dels att konventionen är tillämplig också för det fall att talan förs mot fartyget (artikel 1:5), varmed avses en form av realexekution som förekommer i anglosachsiska rättssystem ("action in rem"; jfr 258 § sjölagen), dels att den omständigheten att ansvarsbegränsning åberopas inte skall anses innebära ett medgivande av ansvarighet (artikel 1:7). Bestämmelserna har sin motsvarighet i 1957 års konvention. De har knappast någon självständig betydelse utan torde endast syfta till att undvika missförstånd.[8] I gällande sjölag finns inte några motsvarande bestämmelser. Utredningen har inte funnit anledning att nu införa sådana.

235 §

Paragrafen innehåller i första stycket en uppräkning i sex punkter av de slag av fordringar beträffande vilka globalbegränsning kan göras gällande. I andra stycket regleras det fallet att den som äger begränsa sitt ansvar har en motfordran mot borgenären. Första stycket grundar sig på artikel 2:1 i konventionen medan andra stycket motsvarar artikel 5. Motsvarande bestämmelser finns nu i 234 § sjölagen.

De fordringar som uppräknas i *första stycket* är sådana som generellt är föremål för ansvarsbegränsning. Vissa undantag föreskrivs i 236 och 237 §§ i förslaget.

Av förevarande stycke framgår till en början att rätt till ansvarsbegränsning gäller för de fordringar som där avses oavsett grunden för ansvarigheten. Begränsningsrätt föreligger således oberoende av om de regler som bestämmer ansvarigheten föreskriver strikt ansvar eller culpa-ansvar och oavsett om ansvarigheten är personlig eller grundas enbart på sjöpanträtt. Det saknar vidare betydelse om ansvarstalan riktas direkt mot den skadeståndsskyldige eller om den förs regressvis eller på grund av indemnitetsförklaring. En särskild bestämmelse härom finns i artikel 2:2 i konventionen men det har inte ansetts nödvändigt att ta in den i den svenska lagtexten vid sidan om den generella regeln.

I 234 § 1 mom. första stycket i nu gällande sjölag sägs att en förutsättning för ansvarsbegränsning är att ansvarighet föreligger "enligt denna eller allmän lag". Bestämmelsen infördes i lagtexten på lagberedningens förslag. Lagberedningen, vilken som sin uppfattning angav att kontraktsförhållanden inte generellt kunde inbegripas, menade att dessa ord kunde sägas antyda att det skulle vara fråga om ett ansvar på grund av lag i motsats till ett ansvar som enbart härleder sig från avtal.[9] Utredningen har emellertid funnit att de aktuella bestämmelserna, såsom de nu har formulerats, i princip avser även ansvar som enbart grundar sig på avtal. Om en redare åtar sig ett längre gående ansvar än vad som följer av lag (t. ex. vid transport av gods åtar sig ansvar till högre belopp än som anges i 120 § sjölagen) skall han ändå ha rätt att åberopa begränsningsreglerna i 10 kap. sjölagen. Någon bestämmelse av ifrågavarande slag har därför inte upptagits i lagtexten.

En förutsättning för begränsningsrätt är att ansvaret har uppstått i förbindelse med driften av ett fartyg. Finns detta samband kan även skada

[8] CMI Introductory Rep. s. 398.

[9] Prop. 1964:35 s. 74 f.

som uppkommer i land omfattas av begränsningsrätten, t. ex. skada som uppstår när ett fartyg kör på en kaj. Ansvar som uppkommer i samband med redarens verksamhet i land, t. ex. förvaring av gods i terminal eller landtransport av gods, faller däremot inte in under paragrafen. Ansvarsgränsen för ett fartyg gäller vidare endast för fordran som har uppkommit i anledning av *detta* fartygs drift. Om ett fartyg har belagts med kvarstad till säkerhet för en fordran, som har uppstått i samband med driften av ett annat fartyg tillhörigt samma rederi, saknar det, när ansvarets omfattning skall bestämmas, betydelse vilka ansvarsgränser som gäller för det kvarstadsbelagda fartyget. Den begränsning av ansvaret som kan komma i fråga skall således bestämmas enbart med utgångspunkt från de ansvarsgränser som gäller för det fartyg som orsakade skadan.

I *punkt 1,* som motsvarar artikel 2:1 (a) i konventionen, nämns de ur praktisk synpunkt viktigaste fordringarna. Denna punkt avser fordringar med anledning av person- eller sakskada som uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med fartygets drift eller med bärgning. I konventionen anges att även fordringar på grund av allmän förmögenhetsskada som uppstått som en följd av person- eller sakskada ("consequential loss") omfattas av begränsningsrätten. Med hänsyn till att skadestånd till den som har tillfogats person- eller sakskada enligt svensk skadeståndsrätt även omfattar ersättning för följdskador har utredningen inte ansett det påkallat att i lagtexten särskilt ange att också följdskador avses i punkt 1.

Begreppet *personskada* innefattar inte bara direkta skador på den kroppsliga organismen, vilka har framkallats genom fysiska medel. Det avser också kroppsliga eller psykiska sjukdomstillstånd som inte har orsakats genom fysiska medel utan t. ex. genom dåliga sanitära förhållanden ombord eller en psykisk chock efter en fartygskollision. Ersättning i anledning av personskada kan avse inte bara ersättning till den skadelidande själv för ekonomisk skada, t. ex. sjukvårdskostnad och förlust av inkomst, eller för ideell skada, såsom sveda och värk, invaliditet o. d. Även ersättning till efterlevande för förlust av försörjare utgör ersättning för personskada.[10]

Med *sakskada* förstås materiell skada på fast eller lös egendom samt förlust eller minskning av sådan egendom. Ersättning vid sakskada kan avse direkta förluster, närmast det förmögenhetsvärde som har gått förlorat, och utgifter och kostnader i samband med skadan. Men även kostnader för följdskada, exempelvis tidsförlust i anledning av en fartygskollision, omfattas av bestämmelsen. Till följdskada räknas vidare utgifter för åtgärder som har vidtagits för att begränsa en skada samt skada som har drabbat tredje man.[11] Sistnämnda slag av skador kan också omfattas av de särskilda bestämmelserna i punkterna 3 och 6 i denna paragraf.

Av artikel 2:1 (a) i konventionen framgår att i begreppet sakskada inbegrips skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt skada på navigationshjälpmedel. Skälet till att skador av detta slag nämnts särskilt i konventionen är att domstolarna i vissa länder enligt uppgift annars inte skulle acceptera att fordringar i anledning av sådana skador görs till föremål för begränsning. Utredningen har inte funnit det nödvändigt att särskilt ange att sådana skador omfattas av begränsningsrätten.

I 1957 års konvention anges genom en tämligen omständlig beskrivning det sätt på vilket en skada skall ha samband med fartygets drift för att

[10] Se Nordenson U.-Bengtsson B.-Strömbäck E., Skadestånd (2 uppl. Sthlm 1976) s. 171 ff och 187 ff samt Selvig, E., i MarIus nr 35 § 4.2 s. 6.

[11] Se Nordenson m. fl. a.a. s. 206 ff, Selvig a.a. s. 6 f och SOU 1961:33 s. 21.

begränsningsrätt skall föreligga, jfr 234 § 1 mom. första stycket sjölagen. Denna beskrivning har i 1976 års konvention, delvis med artikel 4:1 i 1967 års sjöpanträttskonvention som förebild, ersatts med ett krav på att skadan skall ha uppkommit ombord eller i direkt samband med fartygets drift. Någon väsentlig ändring i sak i förhållande till vad som nu gäller torde detta inte innebära.

Fordringar i anledning av skada som har uppkommit vid bärgning nämns inte särskilt i 1957 års konvention och så har heller inte skett i 234 § sjölagen. I 1976 års begränsningskonvention har emellertid uttryckligen angivits att även fordran som grundar sig på skada vilken uppkommit i direkt samband med bärgning omfattas av begränsningsrätten. Anledningen härtill är, som förut nämnts, främst utgången i rättsfallet "Tojo Maru".[12] Bestämmelsen, som återges i punkt 1, innebär således att bärgare har rätt till ansvarsbegränsning även för skada som hans anställda har vållat utanför bärgningsfartyget, t. ex. ombord på det fartyg som bärgas. Likaledes är fordran med anledning av skada som har uppkommit vid bärgning utan användande av fartyg föremål för ansvarsbegränsning. Ansvarsbeloppen skall därvid bestämmas, i det förra fallet på grundval av det bärgande fartygets tonnage, i det senare fallet enligt en särskild bestämmelse i artikel 6:4, jfr 238 § punkt 5.

Punkt 2 avser fordringar med anledning av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods. Denna punkt, som motsvarar artikel 2:1 (b) i konventionen, avser ersättning för ren förmögenhetsskada, dvs. ekonomisk skada som uppkommer utan samband med person- eller sakskada och som har orsakats av dröjsmål under befordringen. Bestämmelsen torde inte vara tillämplig på dröjsmålsskada som har uppkommit på annat sätt, t. ex. genom att fartyget anlänt för sent till lastningshamnen.

Av *punkt 3*, som motsvarar artikel 2:1 (c) i konventionen, följer att rätt till ansvarsbegränsning även föreligger för fordringar på ersättning för förmögenhetsskada, vilken har orsakats av intrång i rättighet och som uppstått i direkt samband med fartygets drift eller med bärgning. En motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention, men vid tillkomsten av nu gällande bestämmelser om redares ansvarsbegränsning fann man det inte nödvändigt att särskilt nämna detta slag av skador i lagtexten.[13] Uttrycket "skada å egendom" (jfr 234 § 1 mom. första stycket sjölagen) ansågs innefatta även intrång i rättighet.

Bestämmelsen i denna punkt tar exempelvis sikte på fordran på ersättning från annan redares sida för förlust som uppkommit genom att ett fartyg har blockerat en kajplats eller en kanal (eller ersättning som hamnen resp. kanalmyndigheten utbetalat till denne redare). Det kan också vara fråga om ersättning till ett industriföretag som har åsamkats skada till följd av strömavbrott sedan ett fartyg slitit av en elektrisk kabel. Vid de nordiska kommittéöverläggningarna har man enats om att dessa slag av fordringar bör nämnas särskilt, då de kan vara av viss praktisk betydelse. I 1976 års konvention sägs uttryckligen att stadgandet endast gäller utomkontraktuella krav. Fordran i anledning av allmän förmögenhetsskada som uppkommer genom redarens kontraktsbrott faller således inte in under bestämmelsen. Däremot kan fordran på grund av intrång i en rättighet som grundar sig på ett avtal med en annan person än den skadeståndsansvarige omfattas av

[12] Se s. 72.

[13] SOU 1961:33 s. 21.

ansvarsbegränsning enligt förevarande punkt, t. ex. i de förut nämnda fallen redarens avtal med hamnen respektive industriföretagets avtal med elkraftföretaget.

Såsom framgått av den allmänna motiveringen har utredningen inte funnit skäl att undanta fordringar för borttagande av vrak m. m. från begränsningsområdet. I punkterna 4 och 5 har därför upptagits bestämmelser angående fordringar av ifrågavarande slag.

I *punkt 4,* som motsvarar artikel 2:1 (d) i konventionen, behandlas fordringar som grundas på åtgärder vilka vidtagits för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak, inbegripet egendom ombord. En motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention, jfr 234 § 1 mom. första stycket punkt 5 i sjölagen. Denna gäller emellertid endast när det enligt skriven eller oskriven lag föreligger en plikt att avlägsna fartyg eller egendom av nu angivet slag, t. ex. skyldighet för redare enligt hamnreglemente att ersätta hamnen dess kostnader för att avlägsna ett fartyg som sjunkit i hamnområdet. Bestämmelsen avser däremot inte ersättningskrav som ett bärgningsföretag kan ha mot redaren på grund av ett med denne ingånget avtal om att vraket skall föras bort. I texten till 1976 års konvention har man uteslutit kravet på att det skall vara fråga om ersättning som grundas på en offentligrättslig skyldighet att avlägsna fartyg eller egendom. Detta torde emellertid inte innebära någon skillnad, eftersom fordran på bärgarlön eller på avtal grundad ersättning för åtgärd som avses i denna punkt enligt 236 § punkt 1 i lagförslaget (jfr konventionens artikel 2:2 andra stycket och 3 (a)) inte under några förhållanden är föremål för ansvarsbegränsning.

Punkt 5, som motsvarar artikel 2:1 (e) i konventionen, omfattar fordringar med anledning av avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last. Bestämmelsen har inte någon motsvarighet i 1957 års konvention eller i gällande sjölag. Den avser främst farlig last, t. ex. vissa kemiska ämnen. Eftersom det kan förekomma att last behöver lämpas över bord eller på annat sätt avlägsnas eller oskadliggöras utan att motsvarande åtgärd behöver företas med själva fartyget har det ansetts att en särskild bestämmelse för denna situation behövs vid sidan av punkt 4. Liksom gäller fordringar under punkt 4 föreligger enligt 236 § punkt 1 inte rätt till ansvarsbegränsning när en fordran enligt förevarande punkt grundas på avtal med den som är skadeståndsansvarig. Ett destruktionsföretags krav på ersättning av redaren för förstörande av lasten omfattas således inte av begränsningsrätten.

Slutligen avser *punkt 6* fordringar på ersättning för förebyggande åtgärder, dvs. åtgärder som syftar till att avvärja eller begränsa en skada, vilken omfattas av konventionens begränsningsregler, samt fordran med anledning av skada som har orsakats av sådana åtgärder. Bestämmelsen motsvarar artikel 2:1 (f) i konventionen. Förebilden till denna bestämmelse, vilken saknar motsvarighet i sjölagen, har tagits från 1969 års oljeansvarighetskonvention (jfr bl. a. artikel I:6, I:7 och III:1). Enligt denna konvention är fartygets ägare efter en olycka ansvarig på objektiv grund för kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits av t. ex. offentlig myndighet även när åtgärderna har företagits utan att skada på egendom inträffat, vilket kan vara fallet när ett oljeutsläpp bekämpas till sjöss. I sådant fall föreligger också

begränsningsrätt. Eftersom redaren kan bli ansvarig för förebyggande åtgärder som vidtas också i andra sammanhang, främst i samband med transport av kemikalier och annat farligt gods, har det ansetts motiverat att medge begränsningsrätt även för sådana fordringar.

Enligt artikel V:8 i oljeansvarighetskonventionen kan fartygets ägare erhålla utdelning ur fonden för kostnader som avser förebyggande åtgärder som han själv frivilligt har ådragit sig. Motsvarande gäller inte enligt 1976 års begränsningskonvention. Begränsningsrätt – och rätt till utdelning ur ansvarsbelopp eller begränsningsfond – föreligger endast för fordringar som tillkommer annan person än den som är ansvarig för skadan.

Ett förslag till en bestämmelse svarande mot artikel V:8 i oljeansvarighetskonventionen fanns i det av IMCO:s juridiska kommitté utarbetade konventionsförslaget men fick inte erforderlig majoritet. Eftersom fordringar enligt denna punkt inte heller omfattas av globalbegränsning, när fordringarna grundas på avtal med den skadeståndsansvarige (jfr artikel 2:2 och 236 § punkt 1) kommer detta slag av kostnader att behandlas på samma sätt i begränsningshänseende, oavsett om redaren låtit utföra arbetet med eget folk eller för detta har anlitat någon utomstående. Det är således i praktiken bara om någon, vars egendom hotats av oljeskada i fysisk mening, själv haft kostnader för förebyggande åtgärder eller om sådana har utförts av eller på uppdrag av stat eller kommun som fordringar härför är begränsningsbara.

Andra stycket behandlar det fallet att den som har rätt att begränsa sitt ansvar har en motfordran mot den som gör anspråk på ersättning och fordringen och motfordringen grundar sig på samma händelse. I sådant fall skall fordringarna först avräknas mot varandra, varefter begränsningsreglerna skall tillämpas på eventuellt överskjutande belopp, s. k. "single liability". Motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 234 § 2 mom. sjölagen.[14]

236 §

Denna paragraf innehåller en uppräkning av fordringar som inte är föremål för globalbegränsning enligt 10 kap. sjölagen. Beträffande några av fordringarna gäller andra begränsningsregler enligt särskilda lagbestämmelser. Punkt 1 motsvarar artikel 3 (a) och artikel 2:2 andra punkten i konventionen, medan punkterna 2–5 motsvarar artikel 3 (b) – 3 (e). Punkt 6 saknar uttrycklig motsvarighet i konventionen men följer av dess allmänna uppbyggnad. På några punkter finns motsvarande bestämmelser i nu gällande 234 § sjölagen.

Punkt 1 omfattar fordran på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri. Vidare avser den ersättning för sådana åtgärder som avses i 235 § första stycket punkterna 4–6 i lagförslaget när åtgärden i fråga har vidtagits på grundval av ett därom träffat avtal. Som nämnts ovan under 235 § avses därvid endast avtal med den som är ansvarig för skadan. Bestämmelsen är en logisk följd av att bärgning enligt den föreslagna 234 § första stycket (artikel 1:3) vid tillämpningen av reglerna om globalbegränsning skall avse alla sådana åtgärder som nämns i 235 § första stycket punkterna 4–6. Ersättning för sådana åtgärder skall därför behandlas på samma sätt som bärgarlön när

[14] Se SOU 1961:33 s. 29 f.

de har utförts på grund av avtal. Liksom i fråga om bärgning är det när redaren skall föranstalta om andra liknande åtgärder, t. ex. destruktion av farlig last, nödvändigt att full ersättning utgår till den som på redarens uppdrag skall utföra arbetet.

Beträffande fordran på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri finns en motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention. Däremot finns inte i sjölagen särskilt angivet att fordringar av detta slag inte är föremål för ansvarsbegränsning. Det befanns överflödigt med hänsyn till att dylika fordringar inte ansågs omfattade av bestämmelserna i nuvarande 234 § 1 mom. första stycket sjölagen.[15]

I *punkt 2,* som motsvarar artikel 3 (b) i konventionen, görs undantag för fordran med anledning av oljeskada av det slag som avses i 1 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss och som orsakats av fartyg som befordrade olja som bulklast. Av 1 § oljeansvarighetslagen följer att med *oljeskada* avses dels skada som har förorsakats av förorening genom olja från fartyg och som har uppkommit utanför fartyget, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som har orsakats av sådana åtgärder. Av paragrafen framgår vidare att med *olja* i lagen bara avses beständig olja, dvs. råolja, eldningsolja, tjock dieselolja, smörjolja och valolja.

För att oljeansvarighetslagen skall vara tillämplig krävs enligt 2 § i lagen att oljeskadan har uppkommit i Sverige eller annan stat som har tillträtt 1969 års oljeansvarighetskonvention och att den orsakats av fartyg som vid tiden för olyckan faktiskt transporterade olja som bulklast. Lagen är också tillämplig på åtgärder som har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige eller annan konventionsstat. Lagen är således inte tillämplig på oljeskada som härrör t. ex. från utsläpp av bunkerolja från tankfartyg i barlast eller ett vanligt torrlastfartyg. För sistnämnda slag av oljeskador, som inte är konventionsreglerade, ges särskilda bestämmelser i 22 § andra stycket i lagen som innebär att för dem skall enbart lagens regler om strikt ansvar och preskription gälla. Vidare föreskrivs att i fråga om begränsning av ansvaret för sådana skador reglerna i 10 kap. sjölagen skall tillämpas.

I oljeansvarighetskonventionen är den juridiska tekniken för att definiera dels olika begrepp som används i konventionen och dels konventionens tillämpningsområde något annorlunda än den som använts i den svenska lagen. I konventionen följer kravet på att det skall vara fråga om oljeutsläpp från ett fartyg, som vid olyckstillfället transporterade olja som bulklast, av definitionen av *fartyg* och att detta begrepp därefter förekommer i definitionen av oljeskada.

När det i artikel 3 i 1976 års begränsningskonvention anges att den inte är tillämplig på oljeskada *av det slag som* avses i oljeansvarighetskonventionen ("within the meaning of") avses därför endast att göra undantag för oljeskada från tankfartyg som vid tiden för olyckan faktiskt transporterade olja, dvs. typiskt sett de större oljeskadetillfällena. Med de valda ordalagen avsågs vidare att undantaget skall gälla inte bara i de fall då 1969 års konvention faktiskt är tillämplig till följd av reglerna om konventionens geografiska tillämplighet (skada i konventionsstat eller förebyggande åtgärder avsedda att förebygga eller förhindra skada i sådan stat) utan även då oljeansvarighetskonventionen enligt dessa geografiska kriterier inte är tillämplig.

[15] SOU 1961:33 s. 28. Jfr kommentaren ovan till 235 § punkt 4 i lagförslaget.

Med hänsyn till det anförda görs i punkten 2 undantag för oljeskada av det slag som avses i 1 § oljeansvarighetslagen och som orsakats av fartyg som befordrar olja som bulklast. För att undantaget skall gälla krävs alltså inte att 1969 års konvention faktiskt är tillämplig. Även om skadan har inträffat i en stat som inte har tillträtt oljeansvarighetskonventionen är begränsningsreglerna i 10 kap. sjölagen inte direkt tillämpliga på ersättningsanspråk som hänför sig till denna skada. Såsom framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 4.5) har det i stället för sådana oljeskador från tankfartyg med olja som bulklast som de allmänna reglerna i oljeansvarighetslagen enligt 2 § lagen inte är tillämpliga på befunnits nödvändigt att ta in särskilda regler i 23 § oljeansvarighetslagen.

Artikel 3 (b) i konventionen talar om oljeskada av det slag som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention eller till denna fogat tillägg eller protokoll som trätt i kraft. Förevarande bestämmelse i lagförslaget får därför anses omfatta även oljeskada som avses i sådant tillägg eller protokoll som nyss nämnts.

Punkterna 3 och *4,* vilka motsvarar artikel 3 (c) respektive 3 (d) i konventionen, gäller atomskador. Av dessa punkter följer att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger för fordringar med anledning av atomskada, dels när internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder ansvarsbegränsning för atomskada är tillämplig, dels när skadan har vållats av atomfartyg. Bakgrunden till bestämmelserna är att det internationella konventionsarbetet rörande atomansvarighet bygger på principen att ansvaret skall kanaliseras till innehavaren av en atomanläggning och att för denna typ av skador särskilda begränsningsregler erfordras, som innebär att ansvarsbeloppen är avsevärt högre eller att ansvaret är obegränsat.

För svenskt vidkommande innehåller atomansvarighetslagen (1968:45) bestämmelser varigenom ansvar för atomskada, som har uppstått vid transport av atomsubstans, kanaliseras till atomanläggnings innehavare. Frågan om ersättning för atomskada vållad av atomfartyg regleras på motsvarande sätt i lagen (1963:158) om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift.

Av *punkt 5,* som grundar sig på artikel 3 (e) i konventionen, följer att från begränsningsområdet även undantas fordringar med anledning av skada som har åsamkats sådan anställd som avses i 234 § andra stycket i lagförslaget och vilkens åligganden står i samband med fartygets drift eller med bärgningen. Enligt konventionen regleras frågan om begränsningsrätt skall föreligga för sådana fordringar av den lag som är tillämplig på tjänsteavtalet. En motsvarande bestämmelse finns i 1957 års konvention. Redan vid införlivandet av denna med svensk rätt ansågs att fordringar av detta slag enligt svensk rätt inte borde drabbas av ansvarsbegränsning (jfr 234 § 1 mom. andra stycket sjölagen). Denna ordning bör enligt utredningens mening behållas.

Bestämmelsen i 1957 års konvention har tolkats på så sätt att den omfattar både den som är anställd hos redaren eller annan skadeståndsansvarig och den som är anställd hos annan person, exempelvis hos en självständig restauratör.[16] Vidare har ansetts att bestämmelsen är tillämplig bl. a. på det fall att avlösningsmanskap, som är anställt hos redaren eller annan

[16] SOU 1961:33 s. 26 f

skadeståndsansvarig, befordras på ett fartyg som tillhör en sådan person. Det har inte varit avsikten att förevarande punkt i förslaget skall medföra en mera restriktiv tolkning. Med *skada* avses såväl personskada som sakskada och följdskador till sådana skador. Även ersättning för förlust av försörjare och liknande krav från anhöriga till besättningsmedlem faller enligt denna punkt utanför begränsningsområdet.

Om tjänsteavtalet är underkastat lagen i annan konventionsstat kan dock även nu ifrågavarande fordringar bli föremål för ansvarsbegränsning, nämligen om den utländska lagen så föreskriver, se 243 a § första stycket i lagförslaget.

Enligt *punkt 6* är inte heller fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader föremål för ansvarsbegränsning. Detsamma gäller för närvarande enligt 234 § 1 mom. tredje stycket sjölagen.

Redan vid lagstiftning på grundval av 1957 års begränsningskonvention och 1969 års oljeansvarighetskonvention ansågs att konventionens begränsningsregler enbart gällde fordringarnas kapitalbelopp och inte ränta eller rättegångskostnader.[17] Att så är fallet även i 1976 års konvention framgår indirekt därav att begränsningsfond enligt artikel 11:1 skall omfatta, förutom ansvarsbeloppet, ränta på detta från tiden för händelsen till dess fonden upprättas. I samband med att denna bestämmelse antogs uttalades för övrigt att andra räntefrågor som uppkommer i samband med fördelning av ansvarsbelopp, t. ex. ränta på ansvarsbeloppet för tiden efter fondens upprättande, får lösas i nationell rätt. Om ansvarsbeloppet således inte omfattar ränta på fordringsbeloppen finns desto mindre anledning anta att detta är avsett för betalning av rättegångskostnader. Tvärtom måste även denna fråga anses överlämnad till nationell rätt enligt artikel 14.

Såsom uttalades i anslutning till lagstiftning på grundval av 1957 års konvention skall, sedan ansvarsbeloppet slagits ut på fordringarnas kapitalbelopp, ränta beräknas på det belopp till vilket den särskilda fordringen begränsats – ansvarigheten har ju aldrig överstigit ansvarsbeloppet och ränta kan då inte heller beräknas på ett högre sammanlagt belopp än detta.

237 §

I denna paragraf, som motsvarar 234 § 1 mom. andra stycket andra punkten sjölagen, behandlas frågan om förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Paragrafen grundar sig på artikel 4 i konventionen.

I paragrafen föreskrivs att den som själv har vållat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma, ej har rätt att begränsa sitt ansvar. Motsvarande bestämmelse i 1957 års konvention (artikel 1:1) talar om "fel eller försummelse av ägaren själv" ("actual fault or privity of the owner"; "la faute personelle du propriétaire").

Som nämnts i redogörelsen för konventionen (avsnitt 3.2 och 3.3) har denna bestämmelse i 1957 års konvention givit upphov till åtskilliga problem i praxis. Den nya lydelsen skall ses mot bakgrunden av att den tillkommit som ett led i en kompromiss mellan önskemålen om högre begränsningsbelopp, å ena sidan, och ett mera strikt upprätthållande av begränsningssystemet, å den andra sidan.

[17] SOU 1961:33 s. 28 f. Jfr motsvarande bestämmelse i 5 § oljeansvarighetslagen och prop. 1973:140 s. 157.

Av bestämmelsen i artikel 4 framgår till en början att om den person, mot vilken talan riktas, uppsåtligen har vållat den skada som ersättningskravet avser kan hans ansvar inte göras till föremål för globalbegränsning. Det senare ledet av bestämmelsen, dvs. uttrycket "hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma" ("recklessly and with knowledge that such loss would probably result") ligger mycket nära det engelska juridiska begreppet "wilful misconduct",[18] som normalt medför att försäkringshavares rätt till försäkringstäckning går förlorad. I svensk rätt motsvaras uttrycket närmast av indirekt uppsåt men torde även täcka sådana fall då en handling har förövats av vårdslöshet som är så grov att den ligger på gränsen till uppsåt. Den omständigheten att skadevållaren insett att skada av något slag kunde uppkomma är inte tillräcklig för att bestämmelsen skall bli tillämplig; det krävs att skadevållaren insåg att en skada av just det slag som sedan också uppkom sannolikt skulle bli följden av hans handlande.

I lagförslaget har utformningen av lagtexten skett i anslutning till ordalydelsen i 194 § sjölagen, som bygger på konventionsbestämmelse av samma slag.[19]

Rederiverksamhet bedrivs, utom beträffande de mindre fartygen, i allmänhet av ett aktiebolag eller ett partrederi. Det kan vara svårt att avgöra vilka personer som har en sådan ställning i ett bolag eller partrederi att deras handlande skall kunna medföra obegränsat ansvar enligt förevarande paragraf. Klart är att åtgärder som har vidtagits av styrelsen, verkställande direktören eller huvudredaren kan medföra obegränsat ansvar för rederiet. Personkretsen kan dock knappast begränsas till dessa. Bland ett rederis anställda kan även finnas andra anställda i chefsbefattning, vilka har en sådan självständig ställning och sådana befogenheter att företräda rederiet och träffa uppgörelser på dess vägnar att man kan tala om en identifikation med rederiet.[20] Även sådana personers handlande måste således betraktas som rederiets eget handlande. Det bör emellertid framhållas att befälhavaren för ett fartyg inte som sådan kan anses höra till denna kategori. Är han samtidigt fartygets ägare blir situationen givetvis annorlunda.

I motsats till vad som gäller på vissa transporträttsliga områden, t. ex. lufträtten, inträder inte obegränsat ansvar för redaren om inte han själv utan en av hans anställda har vållat skadan uppsåtligen eller av sådan grov vårdslöshet som nyss nämnts. Om talan i ett sådant fall riktas mot redaren blir således dennes ansvar begränsat; riktas däremot talan mot den anställde och är han enligt de tillämpliga skadeståndsreglerna ansvarig, kan hans ansvar inte begränsas enligt reglerna i 10 kap. sjölagen. Som skall beröras i anslutning till 243 a § utgör emellertid reglerna om globalbegränsning inte hinder för att, vid bestämmandet av den enskilda fordringen, tillämpa allmänna skadeståndsrättsliga regler. Med hänsyn bl. a. till innehållet i 4 kap. 1 § skadeståndslagen torde den här aktuella bestämmelsen vid talan i Sverige därför få sin största praktiska betydelse när talan riktas mot en redare. Dess effekt torde, såsom avsett, bli att reglerna om begränsning av ansvaret kommer att tillämpas i det övervägande antalet fall.

[18] Se Lødrup, P., Luftrett II, Universitetet i Oslo Stencilserie nr 25 (Oslo 1975) s. 349 ff.

[19] Jfr 9 kap. 24 § luftfartslagen (1957:297).

[20] Se Selvig, a.a. s. 17 f med hänvisningar.

238 §

I denna paragraf, som motsvarar 235 § sjölagen, finns bestämmelser om de ansvarsgränser som gäller för olika slag av fordringar.

I *punkt 1,* som motsvarar artikel 7:1 i konventionen, anges den ansvarsgräns vilken gäller fordringar med anledning av personskada som har drabbat ett fartygs egna passagerare. Ansvarsgränsen utgör summan av 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget har rätt att föra, dock högst 25 milj. SDR. Beloppen motsvarar f. n. i svenskt mynt ca 250 000 kr. resp. ca 135 milj. kr.

Med passagerare avses, enligt artikel 7:2 i konventionen, i första hand den som har befordrats med fartyget i fråga enligt ett avtal om passagerarbefordran. Vidare anses den som passagerare som, med redarens samtycke, har åtföljt ett fordon eller levande djur, som befordras med fartyget enligt ett avtal om godsbefordran. Definitionen bygger på artikel 1:4 i Aténkonventionen. En motsvarande definition av passagerarbegreppet föreslås nu intagen i 171 § sjölagen och denna bör ligga till grund också vid tolkningen av 238 § punkt 1 sjölagen.[21]

Ansvarsgränsen för passagerare är således oberoende av hur många passagerare som i det enskilda fallet färdades med fartyget. Det saknar också betydelse hur många passagerare som faktiskt skadades vid det ifrågavarande tillfället. Ansvarsgränsen är enbart resultatet av en matematisk operation; antalet passagerare som fartyget får föra multiplicerat med 46 666 SDR. Om certifikatet anger att fartyget får föra 300 passagerare utgör alltså ansvarsgränsen för personskada på passagerarna knappt 14 milj. SDR, vilket motsvarar ca 75 milj. kr.

För passagerarfartyg skall enligt 5 kap. 2 § lagen (1965:719) om säkerhet på fartyg utfärdas certifikat som anger det högsta antalet passagerare som fartyget får föra. Med begreppet passagerarfartyg avses i säkerhetslagen fartyg som får föra mer än 12 passagerare. För de mindre fartygens del finns i regel typgodkännande som anger det antal passagerare som fartyget är avsett för. Detta får anses som certifikat vid tillämpning av denna bestämmelse.

Ansvarsbeloppet i denna punkt kan endast användas för ersättning till fartygets *egna* passagerare. Om ett passagerarfartyg A kolliderar med passagerarfartyget B och A befinns vara helt eller delvis vållande till olyckan, skall den ersättning som redaren av A skall betala till passagerare ombord på B således inte betalas ur ansvarsbeloppet enligt punkt 1 utan ur det ansvarsbelopp som anges i punkt 2. Skulle detta inte räcka till får, såsom anges i det följande, ansvarsbeloppet i punkt 3 användas.

Om i det förut nämnda exemplet ansvar föreligger för båda fartygen och passagerare ombord på B föredragit att begära ersättning av redaren av fartyget A, kan denne enligt 220 § fjärde stycket sjölagen föra regresstalan mot redaren av B. Det belopp som denne därvid kan ha att utge till redaren av A skall betalas ur det i punkt 1 nämnda begränsningsbeloppet. Den omständigheten att kravet framställs regressvis saknar således betydelse (jfr ingressen till 235 § första stycket).

Tillämpningsområdet för denna punkt är vidare såtillvida begränsat att det enbart avser *person*skador som åsamkas fartygets passagerare. För dröjsmålsskada och skada på resgods skall ersättning utgå ur det belopp som anges

[21] Se även prop. 1973:137 s. 85.

i punkt 3, allt givetvis under förutsättning att globalbegränsning är aktuell.

Enligt 6 kap. sjölagen är bortfraktarens ansvar för personskada, dröjsmålsskada och skada på resgods begränsat till vissa belopp som anges i 192 §. Utredningen har föreslagit att nu gällande belopp skall höjas (se avsnitt 5.3). Om en katastrofolycka skulle inträffa, varvid ett stort antal passagerare omkommer eller skadas och med omfattande resgodsskador och förseningar som följd, skall de ersättningsbelopp som tillkommer passagerarna eller deras efterlevande först begränsas med tillämpning av bestämmelserna i 192 § sjölagen. Skulle det därefter visa sig att de sålunda begränsade ersättningsbeloppen för passagerarnas personskador sammanlagt överstiger ansvarsbeloppet enligt förevarande punkt, skall globalbegränsning ske. Som nämnts i avsnitt 4.1 torde det dock med hänsyn till storleken av de ansvarsbelopp som enligt denna punkt gäller för passagerarfartyg bara undantagsvis bli aktuellt med globalbegränsning.

Ansvarsgränserna för övriga personskadefordringar framgår i första hand av *punkt 2*, medan *punkt 3* anger ansvarsgränserna för dels sådana fordringar enligt punkt 2 som inte erhållit täckning ur det ansvarsbelopp som framräknats enligt denna punkt, dels andra fordringar än personskadefordringar. Bestämmelserna i punkterna 2 och 3 har sin motsvarighet i artikel 6:1 (a) respektive 6:1 (b) i konventionen.

Till skillnad från vad som gäller fordringar under punkt 1 beräknas ansvarsgränserna i förevarande punkter på grundval av tonnageprincipen, dvs. ansvarsbeloppets storlek har satts i relation till fartygets storlek i bruttoton räknat.

För personskadefordringar som inte är passagerarfordringar utgör ansvarsgränsen för fartyg på 500 ton eller därunder 333 000 SDR (ca 1,8 milj. kr.). För fartyg på mer än 500 ton höjs härefter ansvarsgränsen stegvis, varvid antalet SDR per ton minskar allteftersom fartygets tonnage ökar.[22] För ett fartyg på 5 000 ton skall ansvarsbeloppet enligt punkt 2 således räknas ut på följande sätt:

ansvarsbelopp upp till 500 ton	= 333 000 SDR
ansvarsbelopp 501–3 000 ton (2 500 ton x 500 SDR)	= 1 250 000 ”
ansvarsbelopp 3 001–5 000 ton (2 000 ton x 333 SDR)	= 666 000 ”
totalt	2 249 000 SDR

Ansvarsbeloppet enligt punkt 2 får inte användas för betalning av ersättning för personskada som drabbat fartygets egna passagerare; som förut anförts skall sådan ersättning utgå ur ansvarsbeloppet enligt punkt 1, om globalbegränsning skall ske. Ur beloppet enligt punkt 2 kommer i första hand att utgå ersättning till personer ombord på annat fartyg eller i land. Såsom framgår av 236 § punkt 5 är ombordanställdas m. fl. ersättningskrav enligt svensk rätt över huvud taget inte föremål för ansvarsbegränsning. Om den anställdes tjänsteavtal enligt internationellt privaträttsliga regler skall bedömas enligt utländsk rätt och om denna föreskriver ansvarsbegränsning

[22] Se vidare tabell, bilaga 3.

för anställdas ersättningskrav skall ersättning för personskada dock utgå ur ansvarsbeloppet i punkt 2.

Om ansvarsbeloppet inte räcker till för full betalning föreligger rätt till utdelning för återstoden ur det ansvarsbelopp som gäller enligt *punkt 3*. Detta ansvarsbelopp skall framräknas enligt samma princip som gäller enligt punkt 2 men beloppen är genomgående lägre och aldrig mer än ca hälften av dem som gäller enligt punkt 2. Ansvarsbeloppet är i första hand avsett för sakskadekrav och andra slag av fordringar som enligt 235 § kan bli föremål för ansvarsbegränsning, t. ex. dröjsmålsskada och kostnader för skadeförebyggande åtgärder. Som nämnts kan emellertid personskador, i den utsträckning sådana återstår obetalda sedan beloppet för personskador i punkt 2 har fördelats, ha rätt till utdelning ur beloppet enligt punkt 3. Därvid skall de konkurrera på lika villkor med övriga fordringar (jfr 239 § andra stycket).

Av *punkt 4*, som motsvarar artikel 9:1 (a) och (b) samt 9:2 i konventionen, följer att ansvarsgränserna i punkterna 1–3 gäller summan av alla fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse mot redaren eller övriga i punkt 4 nämnda personer som kan åberopa begränsningsrätt. Är flera personer ansvariga på grund av en och samma händelse, t. ex. när ansvaret för en skada åvilar såväl redaren som en av dennes anställda, får således det sammanlagda beloppet av deras ansvarighet inte överstiga det begränsningsbelopp som föreskrivs i paragrafen. Att avgöra vad som är en och samma händelse innebär normalt inte några svårigheter. När flera skador inträffar omedelbart efter varandra kan emellertid fråga uppkomma om dessa utgör en serie av händelser med samma upphov eller flera, av varandra oavhängiga olyckor.[23] Om det sistnämnda anses vara fallet skall ett ansvarsbelopp gälla för varje händelse.

Bestämmelsen om att begränsningen gäller det sammanlagda ansvar som kan åvila personer på fartygets sida skall ses mot bakgrund av att redarens P & I-försäkring knyter sig till själva fartyget och gäller som ett tak för allt ansvar som kan uppkomma i anledning av fartygets drift. En förutsättning för en sådan försäkringstäckning är emellertid att ansvarsgränserna är desamma, oavsett om ersättningsanspråk riktas mot en eller flera skadeståndsansvariga. Om de skadelidande kunde begära ersättning upp till ansvarsbeloppet av var och en av dessa, skulle det samlade ansvaret för en och samma olycka bli omöjligt att förutse och dessutom till stor del avgöras av hur driften av fartyget vid tillfället var organiserad.

Det förhållandet att någon av de skadeståndsansvariga på grund av handlande som avses i 237 § förlorat sin rätt till ansvarsbegränsning utgör inte hinder mot att bestämmelsen tillämpas i förhållande till övriga ansvariga.

Bestämmelsen i punkt 4 gäller det ansvar som redaren och andra personer på fartygets sida kan ha gentemot tredje man. Inom ramen för detta ansvarsbelopp får sedan det inbördes ansvaret fördelas, vilket kan leda till att ansvaret slutligen åvilar bara en person. Förevarande bestämmelse kan emellertid även få betydelse i det inbördes förhållandet mellan personer på fartygets sida. Är exempelvis en befraktare ansvarig för en olycka som har orsakat skada både på fartyget och på annat gods ombord, skall befraktarens samlade ansvar gentemot fartygets ägare och lastägarna inte överstiga ansvarsgränsen enligt denna paragraf.

[23] Se ND 1971 s. 199. Jfr även Grenander, N., Studier rörande redareansvarets legala begränsning s. 221 ff.

Som tidigare nämnts är 1976 års konvention, till skillnad från 1957 års konvention, tillämplig även på sådana bärgare som inte använder sig av ett fartyg vid bärgningen, t. ex. helikopterbärgare. För sådana bärgare måste särskilda begränsningsbelopp fastställas, eftersom begränsningsbeloppen enligt huvudreglerna relateras till ett fartygs tonnage. I anledning härav föreskrivs i *punkt 5*, vilken motsvarar artikel 6:4 i konventionen, att ansvarsgränserna för bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg på 1 500 ton, vilket för närvarande motsvarar det tonnage som ett större bärgningsfartyg har. Ansvarsgränserna utgör således 833 000 SDR (ca 4,5 milj. kr.) för personskadekrav och 334 000 SDR (ca 1,8 milj. kr.) för övriga krav. Även nu ifrågavarande ansvarsgränser gäller summan av alla fordringar som har uppkommit på grund av en och samma händelse mot sådan bärgare och mot någon för vilken han svarar. Om flera bärgare av detta slag deltar i bärgningsföretaget, gäller ett och samma begränsningsbelopp för deras ansvarighet (jfr artikel 9:1 (c)).

I *punkt 6* anges vad som avses med fartygets tonnage. För en definition av SDR hänvisas till 369 § (nuvarande 348 §) sjölagen. Bestämmelserna, som närmare har behandlats i den allmänna motiveringen, motsvarar artikel 6:5 respektive 8:1 i konventionen.

Med *fartygets tonnage* avses bruttotonnaget, beräknat enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. Konventionen har tillträtts av Sverige och 44 andra stater och träder i kraft den 18 juli 1982. Bestämmelserna skall i detta sammanhang emellertid tillämpas oberoende av om skeppsmätningskonventionen har trätt i kraft. Konventionen innehåller övergångsbestämmelser som innebär att det under alla förhållanden kommer att dröja avsevärd tid innan alla fartyg är mätta enligt den nya konventionen. Några svårigheter att efter en ansvarsgrundande händelse mäta fartyget enligt 1969 års konvention föreligger emellertid inte. Har fartyget gått förlorat kan mätningen göras på grundval av fartygsritningarna.

Med uttrycket *särskilda dragningsrätter* avses de av internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Dessa används numera, såsom nämnts i den allmänna motiveringen, i internationella konventioner som beräkningsenhet när det gäller att fastställa belopp för ansvarsbegränsning.[24]

239 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om fördelning av ansvarsbelopp och om subrogationsrätt. Den är tillämplig oavsett om det är fråga om att fördela ett ansvarsbelopp, när fond inte har upprättats, eller att fördela en begränsningsfond. Första, tredje och fjärde styckena grundas på artikel 12 i konventionen, medan andra stycket svarar mot artikel 6:2. Motsvarande bestämmelser finns för närvarande i 236 § sjölagen.

Enligt *första stycket*, som motsvarar artikel 12:1, skall varje ansvarsbelopp fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar för vilka ansvarsgränsen i fråga gäller. Såsom framhållits i anslutning till 236 § punkt 6 skall ansvarsbelopp som har framräknats enligt

[24] Se prop. 1977/78:70.

238 § fördelas i förhållande till fordringarnas kapitalbelopp utan hänsyn tagen till ränta och kostnader.

Av *andra stycket* följer att om det ansvarsbelopp som avses i 238 § punkt 2, dvs. det belopp som skall täcka andra personskadekrav än passagerarkrav, inte är tillräckligt för att sådana fordringar skall få full betalning, kan återstoden erhållas ur det ansvarsbelopp som är avsett för bl. a. sakskador, dvs. det som avses i 238 § punkt 3. I sådant fall skall de återstående personskadefordringarna och de fordringar som avser sakskador m. m. ha samma rätt till betalning ur detta belopp. Detsamma gäller enligt nuvarande regler (236 § första stycket).

Tredje stycket, som grundas på artikel 12:2 och 12:3, innehåller en bestämmelse om subrogationsrätt av samma slag som för närvarande finns i 236 § tredje stycket. Har redaren eller annan, innan ansvarsbeloppet har fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han intill det belopp han har betalat i borgenärens rätt. Subrogationsrätt tillkommer i första hand den som är ansvarig för en skada eller hans försäkringsgivare men bestämmelsen gäller också till förmån för varje annan person som till någon del har betalat en fordran som kan göras gällande. Härmed avses t. ex. stat eller kommun som ersatt tredje man för miljöskada orsakad av farlig last.

Fjärde stycket, vilket motsvarar artikel 12:4, reglerar det fallet att någon kan visa att han framdeles kan bli skyldig att utge ersättning som han, om den hade betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha fått kräva åter enligt tredje stycket. Rätten kan då förordna att medel tills vidare skall avsättas för att personen i fråga senare skall kunna göra sin rätt gällande. Här avses främst fall när talan har väckts eller anspråk eljest har gjorts gällande mot redaren eller någon annan som ansvarsbegränsningen gäller för. Har en begränsningsfond upprättats kan hänsyn tas till ett sådant krav vid en preliminär fördelning av fonden även om fordringen ännu inte har fastställts. Motsvarande gäller vid fördelning av ansvarsbelopp, när fond inte har upprättats.

240 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om begränsningsfond och begränsningstalan. Såsom framgår av paragrafens femte stycke regleras dessa frågor närmare i 15 kap. i lagförslaget. Första stycket i paragrafen grundas på artikel 11:1 första punkten i konventionen och andra stycket på artikel 11:3 och artikel 11:1 in fine. I övrigt saknar paragrafen motsvarighet i konventionen. Enligt artikel 14 i konventionen skall processuella frågor avseende upprättande och fördelning av begränsningsfond regleras av nationell lag i den mån konventionen inte innehåller bestämmelser i dessa frågor.

Av *första stycket* framgår att begränsningsfond kan upprättas om det – med anledning av fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning – här i riket har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder. Vidare har i detta stycke intagits en forumbestämmelse av innebörd att fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts. För det fall att talan ännu inte har väckts utan endast kvarstad eller annan rättslig

åtgärd har begärts föreskrivs att fonden skall upprättas hos sjörättsdomstolen för den ort där åtgärden har begärts. En redare eller annan som väntar att skadeståndskrav skall riktas mot honom har således inte möjlighet att självmant upprätta en fond. Det förutsätts att talan först har väckts eller att säkerhetsåtgsärder e. l. har vidtagits mot honom.

Uttrycket *rättsliga åtgärder* har hämtats från konventionens "legal proceedings". Härmed avses – förutom väckande av talan i mål eller ärende vid domstol eller hos exekutiv myndighet – att skiljeförfarande påkallas eller att prövning av dispaschör begärs.

I konventionen sägs i artikel 11:1 att begränsningsfond får upprättas när rättsliga åtgärder har vidtagits i anledning av "claims subject to limitation". Den exakta innebörden av detta uttryck framgår inte av konventionen. Det torde dock kunna uteslutas att avsikten varit att man innan fond får upprättas prejudiciellt skall avgöra om begränsningsrätt föreligger eller om ansvaret på grund av förhållande som avses i 237 § är obegränsat. Uttrycket "claims subject to limitation" har använts i rubriken till artikel 2, där de olika slag av fordringar som generellt är föremål för begränsning anges. Detta talar för att man även i artikel 11:1 har avsett fordringar *av det slag* som är föremål för ansvarsbegränsning. Det innebär då att begränsningsfond får upprättas, när talan har väckts eller andra rättsliga åtgärder har vidtagits i anledning av en fordran av det slag som är föremål för begränsning. Detta gäller även om borgenären kan göra sannolikt att redaren eller annan ansvarig på grund av handlande enligt 237 § inte har rätt att begränsa sitt ansvar.

Såsom framgår av ordalydelsen i förevarande stycke *kan* en begränsningsfond upprättas i de fall som nyss sagts. Någon skyldighet att upprätta en fond föreligger inte. Upprättandet av en begränsningsfond är heller inte någon förutsättning för rätten att åtnjuta globalbegränsning (jfr 242 § första stycket). Den skadeståndsansvarige kan i stället lämna annan säkerhet för den fordran som gjorts gällande mot honom. Säkerheten gäller då endast denna fordran.

Har en begränsningsfond upprättats utgör detta inte hinder för borgenär att begära ytterligare säkerhet för sin fordran under förutsättning att han kan göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger och att förutsättningar i övrigt föreligger för säkerhetsåtgärden (se vidare kommentaren till 241 §).

Av artikel 11:1 i konventionen följer vidare att fond får upprättas av var och en mot vilken ansvar görs gällande. Trots att det inte sägs uttryckligen har även den som har meddelat försäkring av ansvarighet för fordran rätt att upprätta en begränsningsfond, jfr artikel 1:6 och 11:3. Detta torde dock i praktiken i regel ske på det sättet att försäkringsgivaren upprättar fonden på redarens vägnar eller på vägnar av den mot vilken skadeståndskrav eljest gjorts gällande.

Enligt *andra stycket* anses en fond upprättad av alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Samtliga dessa personer åtnjuter alltså det skydd mot kvarstad och andra handräckningsåtgärder samt mot utmätning som upprättandet av en fond enligt 241 § i förslaget innebär. Av förevarande stycke följer vidare att alla fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller har rätt till betalning ur fonden. Den borgenär som har väckt den talan, vilken föranlett att begränsningsfond upprättats, intar således inte någon särställ-

ning jämfört med andra personer som har skadeståndskrav med anledning av samma händelse. Bestämmelsen innebär slutligen att endast fordringar som är av det slag att ansvarsbegränsning kan åberopas beträffande dessa får betalas ur fonden (jfr artikel 11:1 in fine och 235 och 236 §§). Den omständigheten att rätten till ansvarsbegränsning har gått förlorad på grund av sådant handlande som avses i 237 § saknar således betydelse; hänsyn skall bara tas till fordringens art. Härav följer vidare att fonden skall fördelas även om det senare visar sig att rätt till ansvarsbegränsning gått förlorad enligt 237 § (jfr 363 § i förslaget).

Talan i begränsningsmål, dvs. mål i vilket frågor om ansvarighet och fondens fördelning avgörs, kan enligt *tredje stycket* väckas av den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller den som har en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning. När det i bestämmelsen talas om "den som har upprättat fonden" avses endast den som faktiskt har upprättat fonden. Talan kan således inte väckas av någon på vars vägnar fonden enligt andra stycket anses upprättad; endast den som upprättar fonden och hans försäkringsgivare, å ena sidan, och borgenärerna, å andra sidan, kan anses ha ett intresse av fondens fördelning.

Såsom angivits i den allmänna motiveringen åsyftas med bestämmelserna om begränsningsfond bl. a. att de fordringar som kan göras gällande mot den eller de skadeståndsansvariga skall kanaliseras till fonden och att de frågor som rör dessa fordringar skall behandlas i ett sammanhang. I *fjärde stycket* sägs därför att särskild talan om en fordran som är föremål för begränsning eller för att få fastställt, om den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning, inte får väckas sedan en fond har upprättats. Fordringarna skall i stället göras gällande mot fonden och tvister som hänger samman med fordringarna behandlas i det begränsningsmål som följer av att begränsningstalan har väckts enligt tredje stycket. I begränsningsmålet skall även avgöras eventuell tvist om den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning. Särskild fastställelsetalan får därför inte väckas härom efter det att fond har upprättats.

Särskild talan kan däremot väckas mot annan person på vars vägnar fonden skall anses upprättad, t. ex. mot fartygets ägare eller besättningsmedlem, om fonden upprättats av redaren. Frågan om en sådan persons rätt till ansvarsbegränsning aktualiseras ju inte i det begränsningsmål som anhängiggörs.

Om särskild talan väcks t. ex. mot befälhavaren kan denne i detta mål göra gällande sin rätt till ansvarsbegränsning och yrka *antingen* att domstolen till följd härav meddelar dom på det begränsade beloppet *eller* att förbehåll tas i domen för rätten till ansvarsbegränsning. Om hans yrkande om begränsningsrätt vinner bifall kan domen sedan inte verkställas annat än genom utdelning ur fonden (jfr 242 §).

241 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om de rättsverkningar som följer av att en begränsningsfond har upprättats. Första stycket motsvaras i konventionen av artikel 13:1 och andra och tredje stycket av artikel 13:2. Fjärde stycket saknar motsvarighet i konventionen medan femte stycket motsvarar

artikel 13:3. Bestämmelser av nu ifrågavarande slag finns för närvarande i 237 och 238 §§ sjölagen.

Såsom framgår av 242 § första stycket i lagförslaget är upprättandet av en begränsningsfond inte någon förutsättning för att ansvarsbegränsning skall få åberopas. En redare eller annan skadeståndsansvarig har emellertid anledning att på ett så tidigt stadium som möjligt göra klart för sig om det finns skäl att anta att fordringarna kommer att uppgå till begränsningsbeloppet eller mera. I sådant fall bör han, för att undvika att få betala mera än begränsningsbeloppet och för att skydda sig mot att hans egendom utöver detta belopp tas i anspråk för att säkerställa borgenärernas krav, överväga om han bör upprätta en begränsningsfond. Detta gäller särskilt om borgenärerna kan antas vara många, en del kanske okända såsom t. ex. vid omfattande miljöskador orsakade av farlig last eller vid förlisning av ett passagerarfartyg. Föreligger det sådana motsättningar mellan borgenärerna inbördes att en överenskommelse utom rätta om fördelning av ansvarsbeloppen kan bli svår att uppnå, talar det också för att en fond bör upprättas.

När en begränsningsfond har upprättats är den som har upprättat fonden i princip skyddad mot kvarstad, annan handräckning eller utmätning. Samma skydd gäller för andra personer, på vars vägnar fonden skall anses upprättad, dvs. alla dem som kan åberopa samma ansvarsgräns (jfr 238 § punkt 4 och 240 § andra stycket).

Såsom framgår av den allmänna motiveringen till lagförslaget innebär detta att upprättande av fond också medför skydd mot utmätning under förutsättning att domen innehåller förbehåll för rätt till ansvarsbegränsning (se avsnitt 4.4). Verkställighet av dom kan således i sådant fall bara ske i form av fördelning av fonden.

I artikel 13 i 1976 års konvention sägs ej uttryckligen att de rättsverkningar som nu avses förutsätter både att fond har upprättats och att rätt till ansvarsbegränsning föreligger. Motsvarande stadgande i 1957 års konvention (artikel 5:1) och i 1969 års oljeansvarighetskonvention (artikel VI:1) föreskriver dock detta (jfr 237 § första stycket och 238 § första stycket sjölagen samt 9 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss). Det finns inte anledning antaga att annat har avsetts i 1976 års konvention. I bestämmelserna i förevarande paragraf anges därför att den på vars vägnar begränsningsfond har upprättats åtnjuter det skydd som bestämmelsen ger under förutsättning att han har rätt att begränsa sitt ansvar.

Kan borgenär göra sannolikt att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger enligt 237 § har den ansvarige ändå rätt att upprätta en begränsningsfond. Borgenären i fråga får då säkerhet för sin fordran i fonden. Omfattningen av säkerheten beror på storleken av övriga borgenärers fordringar. Till den del borgenären inte kan antagas ha säkerhet för sin fordran i fonden har han möjlighet att begära kvarstad, annan handräckning eller utmätning i den ansvariges egendom (se vidare vad som anförts under 240 § första stycket).

Första stycket i denna paragraf avser det fallet att någon har gjort gällande en fordran mot begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller annan konventionsstat. När så har skett kan han inte i anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan handräckning eller utmätning beträffande egendom

som tillhör den som har upprättat fonden, eller annan på vars vägnar detta har skett, om rätt till ansvarsbegränsning föreligger.

I *andra stycket* anges det skydd som följer av att begränsningsfond har upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge. I sådant fall kan kvarstad, annan handräckning eller utmätning inte ske i egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden har upprättats och som har rätt att begränsa sitt ansvar, under förutsättning att den fordran som ligger till grund för ansökan kan göras gällande mot fonden. Ansökan härom *skall* således avslås. Har kvarstad, handräckning eller utmätning redan skett, när fonden upprättas, *skall* den hävas. Likaså skall säkerhet som har ställts för att avvärja en sådan åtgärd eller för att få den hävd friges.

Tredje stycket reglerar förhållandet när fonden har upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket. Rätten *kan* då under ovan angivna förutsättningar – men är inte skyldig – avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning och, om åtgärd av ifrågavarande slag redan har skett, häva åtgärden samt frige eventuell säkerhet. Huruvida så bör ske får avgöras med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Förhållandet kan ju vara det att borgenären redan har lagt ned betydande kostnader på att hävda sin rätt i Sverige och gäldenären bör då inte, genom att upprätta en fond i ett annat land, kunna göra dessa ansträngningar verkningslösa. Den dom som den svenska domstolen kommer att meddela kanske inte kan verkställas mot eller medföra rätt till betalning ur fonden. Borgenären skulle därför bli skyldig att väcka ny talan i det land där fonden har upprättats, om det inte fanns möjlighet att få den svenska domen verkställd i gäldenärens egendom i Sverige eller här ställd säkerhet. Det land där fonden har upprättats kan vidare av geografiska och andra skäl erbjuda speciella svårigheter för en borgenär att hävda sin rätt. Även i ett sådant fall bör det finnas möjlighet att erhålla säkerhet här i landet för kravet. Samtidigt måste redarens intresse av att inte behöva betala mer än begränsningsbeloppet i skälig omfattning beaktas. Förhållandena i andra länder och i de enskilda fallen är av så skiftande karaktär att domstolarna i dessa frågor enligt konventionen har ansetts böra ha visst utrymme för en diskretionär prövning.

Har fonden upprättats *innan* sådan åtgärd som ovan avses har företagits eller säkerhet har ställts, *skall* dock åtgärden hävas och säkerheten friges om fonden har upprättats på en plats som har en naturlig anknytning till den ansvarsgrundande händelsen eller till fordringen enligt vad som sägs i förevarande stycke a)–c).

Enligt *fjärde stycket* kan bestämmelserna i första och tredje styckena ges motsvarande tillämpning om det visas att fond, som har upprättats i icke-konventionsstat, är sådan att den kan jämställas med begränsningsfond enligt 240 §. Denna fråga avgörs av rätten. Bevisbördan i frågan om fonden är jämställbar med fond i konventionsstat åvilar den som har upprättat fonden. Om lagstiftningen i vederbörande stat bygger på 1976 års konvention, fastän ratifikation inte har skett, talar detta för att fonden skall jämställas med fond i konventionsstat. Råder tvivel om huruvida fonden verkligen kan jämställas med begränsningsfond enligt 240 § bör bestämmelserna i första och tredje styckena däremot inte tillämpas. Även om jämställdhet formellt sett föreligger bör upprättandet av en fond i icke-konventionsstat inte anses

utgöra hinder för en borgenär att på annat sätt än genom krav mot fonden hävda sin rätt, om det framstår som oskäligt att han skall hålla sig till fonden.

Av *femte stycket* följer att bestämmelserna i denna paragraf är tillämpliga endast om borgenären kan framställa krav mot fonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar denna och han har möjlighet att av fondens medel få ut och till annat land överföra det belopp han har rätt till.

Bestämmelsen avser närmast regler av diskriminerande natur som förbjuder visst lands medborgare att göra gällande fordringar mot fonden. I förhållande till liknande bestämmelser i 1957 och 1969 års konventioner innebär den betydelsefulla preciseringar.[25] Möjlighet skall således finnas att enligt allmänna processrättsliga regler föra rättegång om fordringen i det land, där fonden har upprättats, och att med stöd av domen vinna exekution i fonden. Vidare, och i praktiken inte minst viktigt, skall det finnas möjlighet att utan hinder av valutarestriktioner o. l. föra ut beloppet från det land där fonden finns. Specialregler om ansvarsbegränsning, preklusion och preskription i ifrågavarande lands lagstiftning, vilka innebär att borgenärens rätt inskränks eller bortfaller jämfört med vad som gäller i det land där borgenären har fått eller begär kvarstad eller annan säkerhet för sin fordran, bör också kunna beaktas.[26]

242 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning utan samband med upprättande av en begränsningsfond. Paragrafen grundas på artikel 10 i konventionen.

Såsom närmare framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 4.4) är upprättandet av en begränsningsfond inte någon förutsättning för globalbegränsning. Detta sägs uttryckligen i *första stycket.* Begränsning av ansvaret kan därför åberopas i tvistemål som gäller fordran vilken är föremål för ansvarsbegränsning. Härvid gäller tillämpliga bestämmelser i begränsningskapitlet. Av *andra stycket* följer dock att hänsyn därvid endast skall tas till den eller de fordringar som målet gäller. Vid bestämmande av det belopp, som på grund av ansvarsbegränsningen skall utgå för fordringen, beaktas således inte andra fordringar som skall täckas av samma ansvarsbelopp om de inte är föremål för talan i målet. Detta kan medföra att den ansvarige tvingas att utge en sammanlagd ersättning som överstiger ansvarsbeloppet. För att förhindra detta kan han i målet göra förbehåll om att även andra fordringar, för vilka samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen. Ett sådant förbehåll skall då tas in i domen. Vilka övriga fordringar som avses behöver inte anges i förbehållet.

Har förbehåll för ansvarsbegränsning inte gjorts kan domen, såsom framgår av *tredje stycket,* verkställas enligt bestämmelserna i utsökningslagen, utan hänsyn till vad som föreskrivs om hinder för verkställighet i 241 §, således även om en begränsningsfond upprättas. Har däremot förbehåll för ansvarsbegränsning enligt andra stycket tagits in i domen, kan hinder för verkställighet av domen föreligga enligt bestämmelserna i 241 § på grund av att en begränsningsfond redan finns upprättad eller upprättas när ansökan om domsverkställighet görs. Borgenären får i sådant fall göra sin fordran

[25] Jfr artikel 5:1 i 1957 års konvention och artikel VI:2 i 1969 års oljeansvarighetskonvention, prop. 1973:140 s. 91.

[26] Jfr prop. 1964:35 s. 90.

gällande mot fonden. I sådant fall kan preliminär utdelning för fordringen bli aktuell enligt 362 § lagförslaget.

Frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning kan av parterna, om de är ense, överlämnas till dispaschör. Detta framgår av *fjärde stycket*. I många fall erfordras inte något domstolsförfarande utan det är tillräckligt att en opartisk person räknar ut begränsningsbeloppets storlek och yttrar sig över hur ansvarsbeloppet skall fördelas. Utredningen anser därför att man bör behålla den möjlighet som för närvarande finns att vända sig till dispaschör med dessa frågor (jfr 239 § sjölagen). Liksom gäller f. n. utgör dispaschförfarandet inte något hinder för att talan väcks vid domstol i en eller flera av de aktuella frågorna. Dom i sådant mål bör då avvaktas av dispaschören.[27] Talan mot dispaschörens beslut kan föras i samma ordning som klander mot dispasch (jfr 339–343 §§ sjölagen).

243 §

1957 års konvention innehåller inte några särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning för krigsfartyg och det gör inte heller 1976 års konvention. I *första stycket* av denna paragraf har emellertid upptagits en särbestämmelse för krigsfartyg och vissa andra statsfartyg. De överväganden som ligger till grund för förslaget i denna del har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 4.3.4). Bestämmelsen avser krigsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för den ansvarsgrundande händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.

För fartyg som nyss sagts skall ansvarsgränserna aldrig kunna understiga de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg på 5 000 ton. Är fartyget större skall ansvarsbeloppen beräknas på grundval av det verkliga tonnaget.

I första stycket föreskrivs vidare att någon rätt till ansvarsbegränsning för sådant fartyg överhuvud taget inte föreligger om skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning. Härmed avses sådana egenskaper och sådan användning som sammanhänger med fartygets egenskap av statsfartyg. Skador som orsakats av att skjutövning ägt rum från ett krigsfartyg, av att ett krigsfartyg i samband med nattövning gått med släckta ljus eller av att en u-båt navigerat i undervattensläge[28] är typiska sådana fall då ansvarsbegränsning inte skall föreligga enligt förslaget. Detsamma gäller om skada har orsakats av att en polisbåt under utryckning gått med högre hastighet än som varit tillåten eller som normalt inte skulle varit försvarbar.

Om ett fartyg kan sägas vara använt uteslutande för statsändamål kan ibland vara föremål för tvekan. Förutom krigsfartyg hör till denna kategori tull- och lotsbåtar samt fartyg som används för kustövervakning. Det har ansetts befogat att särskilt ange i stycket att dess bestämmelser inte skall tillämpas på fartyg som används för isbrytning eller bärgning. Det avgörande är därvid vad som är fartygets huvudsakliga användningsområde. Om ett krigsfartyg med lågt tonnage tillfälligtvis och för att bistå ett annat fartyg tar detta på släp skall ansvarsgränserna inte beräknas enligt det faktiska tonnaget utan enligt bestämmelsen i första punkten, dvs. motsvara dem som gäller för ett fartyg på 5 000 ton.

Andra och *tredje styckena* innehåller bestämmelser om de ansvarsgränser

[27] Se prop. 1964:35 s. 102.

[28] Se NJA 1978 s. 334.

som skall gälla för borrningsfartyg och flyttbara plattformar. Frågan om ansvarsbegränsning för dessa farkoster har utförligt behandlats i avsnitt 4.3.3.

Om borrningsfartyg orsakar skada när det används för andra ändamål än borrning, t. ex. godstransporter, gäller ansvarsgränserna i 238 §. Har skada däremot uppkommit i samband med borrningsverksamhet är ansvarsgränserna i andra stycket tillämpliga. För fordringar som avses i 238 § punkt 2 utgör ansvarsgränsen i sådant fall 12 milj. SDR (ca 66 milj. kr.) och för fordringar enligt 238 § punkt 3 utgör den 20 milj. SDR (ca 110 milj. kr.).

Av sista punkten i andra stycket framgår att särskilda bestämmelser gäller för fordringar i anledning av oljeskada. Här avses bestämmelserna i oljeansvarighetslagen och den lagstiftning i anledning av 1977 års Londonkonvention angående ansvarighet för oljeskada i samband med utvinning av havsbottnens naturtillgångar som kan ha trätt i kraft.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar är enligt tredje stycket att anse som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i 10 kap. Ansvarsgränserna skall dock alltid motsvara de gränser som anges i andra stycket, dvs. 12 resp. 20 milj. SDR.

243 a §

I denna paragraf, som har sin motsvarighet i 242 § gällande sjölag, finns bl. a. förslagets internationellt privaträttsliga bestämmelser.

Första stycket bygger på principen om lex fori, dvs. att lagen i domstolslandet tillämpas. Enligt detta stycke skall svensk lag, således bestämmelserna i 234–243 §§, tillämpas så snart ansvarsbegränsning åberopas inför svensk domstol. Frågan om tillämplig lag regleras följaktligen inte av fartygets, skadevållarens eller borgenärens nationalitet och inte heller av platsen för den ansvarsgrundande händelsen. Även om ansvarsbegränsningsfrågorna helt avgörs enligt svensk rätt kan dock mycket väl hända att ett annat lands lag är tillämplig i fråga om ansvar föreligger.

I enlighet med konventionen föreskrivs dock undantag för ett speciellt slag av fordringar, nämligen sådana som avser ersättning för skada som har åsamkats bl. a. ombordanställda (jfr 236 § punkt 5). Är lagen i annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet skall frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt lagen i denna stat. Bestämmelsen äger tillämpning även om fartyget hör hemma i annan stat än den, vars lag reglerar tjänsteavtalet, och även om fartygets hemland inte har biträtt konventionen.[29]

Reglerna om globalbegränsning avser begränsning av det samlade ansvar som uppkommer för redaren och andra personer på fartygets sida med anledning av en och samma händelse. Dessa regler hindrar inte att andra bestämmelser tillämpas som medför att de enskilda skadeståndskraven nedsätts. I anledning av en fartygskollision kan t. ex. inträffa att redaren av det ena fartyget ådrar sig ansvar gentemot ägare till gods som befordras med hans fartyg och att detta ansvar begränsas enligt 120 § sjölagen. Vidare kan han ådra sig ansvar gentemot passagerare ombord på fartyget som begränsas enligt 6 kap. sjölagen. Skadeståndsansvar gentemot det kolliderande fartyget kan komma att nedsättas på grund av medvållande. Om ägaren av en

[29] SOU 1961:33 s. 54.

oförsäkrad småbåt är ansvarig för skada på ett annat fartyg och skadan på det andra fartyget är täckt av försäkring, kan skadeståndet komma att nedsättas enligt 6 kap. 2 § skadeståndslagen. Förs talan mot någon ombordanställd kan hans ansvar nedsättas enligt 4 kap. 1 § skadeståndslagen. – Först sedan de olika skadestånden bestämts och det befinns att det samlade ansvaret med anledning av händelsen överstiger det eller de aktuella ansvarsbeloppen blir globalbegränsning aktuell.

I praxis har tveksamhet rått om tillämpningen av skadeståndslagens regler om jämkning.[30] För att undanröja varje oklarhet på denna punkt har i *andra stycket* föreskrivits att bestämmelserna i 234–243 §§ inte utgör hinder för tillämpning av eljest gällande jämkningsregler.

Tredje stycket innehåller en definition av begreppet konventionsstat. När det föreskrivs att en stat inte anses som konventionsstat förrän den blivit bunden av konventionen har utredningen velat markera att det krävs inte bara att konventionen helt allmänt har trätt i kraft utan också att den har trätt i kraft i förhållande till den ifrågavarande staten.

6.3 Motivering till ändring i 11 kap. sjölagen

261 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om inteckning av registrerat skepp eller skeppsbygge. F. n. gäller att inteckning kan beviljas, förutom i svenskt och utländskt mynt, även i Poincaréfrancs. Av skäl som anförs under artikel 8 i avsnitt 3.3 kan Poincaréfranc, som är baserad på guldinnehåll, inte längre användas som värdeenhet utan bör ersättas av internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). Utredningen har därför föreslagit att värdeenheten franc i denna paragraf byts ut mot SDR.

6.4 Motivering till ändring i 14 kap. sjölagen

337 §

Denna paragraf innehåller forumregler.

I *första stycket* har endast vissa språkliga ändringar gjorts.

Andra stycket av paragrafen i den nuvarande lydelsen innehåller bestämmelser om prorogation. Dessa innebär att förhandsavtal, som i fråga om tvist om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods begränsar kärandens val av forum på annat sätt än till tre särskilt angivna alternativa fora, är förbjudet. De alternativa domstolarna är

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

2. domstolen för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten; eller

[30] Jfr t. ex. NJA 1978 s. 14, vari fråga bl. a. var om en nöjesbåtsägares möjlighet att, vid sidan av globalbegränsningsreglerna, åberopa jämkning av ansvaret enligt 2 kap. 2 § skadeståndslagen.

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

I den föreslagna lydelsen av andra stycket behandlas inte prorogationsavtal uttryckligen. Detta stycke innehåller i stället en uppräkning av de domstolar vid vilka talan får väckas. Dessa är de domstolar som anges under punkt 1–3 ovan samt domstol i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt. Bestämmelsen grundar sig på artikel 17:1 i Aténkonventionen.

I ett nytt *tredje stycke,* som motsvarar artikel 17:2 i konventionen, har intagits en uttrycklig bestämmelse om att parterna, *efter* det att tvist som avses i andra stycket har uppstått, fritt får avtala att talan skall väckas vid annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän. Detta överensstämmer med vad som f. n. indirekt följer av andra stycket första punkten.

Att denna bestämmelse har tagits in i paragrafen i ett nytt tredje stycke föranleder att det nuvarande tredje stycket blir ett nytt *fjärde stycke* och det nuvarande fjärde stycket blir ett *femte stycke.*

I fjärde stycket har tillagts en hänvisning till det nya tredje stycket. I övrigt har i fjärde och femte styckena endast gjorts språkliga ändringar.

6.5 Motivering till 15 kap. sjölagsförslaget

I detta kapitel har samlats bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål. Såsom framgår av den allmänna motiveringen reglerar inte 1976 års konvention närmare upprättandet och fördelningen av en begränsningsfond. Bestämmelserna har därför, med undantag för vad som föreskrivs i 351 § första stycket och 352 § första stycket, inte någon motsvarighet i begränsningskonventionen. Reglerna i kapitlet har, såsom närmare framgår nedan, till viss del utformats enligt motsvarande bestämmelser i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

350 §

Av *första stycket* framgår att bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga inte endast på sådan begränsningsfond som avses i sjölagens 10 kapitel, globalfond, utan även på begränsningsfond enligt oljeansvarighetslagen, oljeskadefond. Bestämmelser om när globalfond och oljeskadefond kan upprättas finns i 240 § sjölagsförslaget respektive 6 § oljeansvarighetslagen.[31]

Som framgår av avsnitt 4.5 kan det i vissa fall också bli aktuellt att upprätta en fond enigt 23 § oljeansvarighetslagen. Enligt uttrycklig föreskrift i andra stycket av nämnda paragraf skall i sådant fall bestämmelserna i 15 kap. sjölagen tillämpas.

För närvarande finns bestämmelser om begränsningsfond endast i oljeansvarighetslagen (6–9 §§). Enligt dessa sker fördelning av fonden sedan

[31] Jfr specialmotiveringen till 240 § och prop. 1973:140 s. 56 ff, 136 f och 159 ff.

rätten genom kungörelse uppmanat sakägarna att inom viss tid anmäla sina fordringar. Förfarandet sätts igång av rätten så snart en fond har upprättats, vilket kan ske först när talan om ersättning har väckts enligt 18 § oljeansvarighetslagen.

Efter förebild i flera utländska rättssystem, däribland det norska, föreslår de nordiska kommittéerna nu bestämmelser om en särskild processform för fördelning av begränsningsbelopp s. k. begränsningsmål. Innan fonden kan fördelas måste bl. a. avgöras om ansvar föreligger mot de olika borgenärer som har anmält sina fordringar och om redaren eller den som eljest gjorts ansvarig har rätt till ansvarsbegränsning. Vidare måste ställning tas till de olika fordringar som borgenärerna har anmält. Även frågan om ansvarsbeloppets storlek måste avgöras slutgiltigt innan fonden fördelas. I samband med att fonden upprättas fattar rätten visserligen ett beslut om ansvarsbeloppets storlek. Detta gäller emellertid bara tills annorlunda förordnas, eftersom borgenärerna sedermera måste ha möjlighet att göra invändningar i denna fråga.

Enligt förslaget skall därför en särskild processform finnas för avgörande av dessa frågor, begränsningsmålet. Därmed avses enligt *andra stycket* mål, i vilket frågor om ansvar och dess begränsning avgörs samt fonden fördelas. Begränsningsmålet utgör den yttre ramen. Inom denna kan finnas olika typer av tvistefrågor med skilda parter. Förfarandet har samma syfte som konkursen, dvs. att fördela den tillgängliga egendomsmassan bland borgenärerna enligt de för fördelningen gällande reglerna.

Utredningen har inte ansett det lämpligt att meddela särskilda regler för förfarandet utöver dem som är av grundläggande betydelse. Uppstår tvist mellan t. ex. redaren och en borgenär om den anmälda fordringen, skall allmänna regler om bevisning, om möjlighet att meddela deldom eller mellandom, om talan mot dom osv. tillämpas. I *tredje stycket* föreskrivs därför att, om annat inte sägs i kapitlet, rättegångsbalkens bestämmelser skall gälla i tillämpliga delar.

351 §

Paragrafen anger de belopp som globalfonden respektive oljeskadefonden skall motsvara. Första stycket grundar sig på artikel 11:1 i begränsningskonventionen medan andra stycket ansluter sig till 6 § första stycket oljeansvarighetslagen (jfr artikel V:3 i 1969 års oljeansvarighetskonvention).

Enligt *första stycket* skall globalfond motsvara dels summan av ansvarsbeloppen för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, dels ränta på detta belopp från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Om det efter en fartygskollision mellan två lastfartyg, som inte har några passagerare ombord, föreligger fordringar som avser både person- och sakskada och om den ansvarige redaren åberopar ansvarsbegränsning beträffande samtliga dessa fordringar skall globalfonden således motsvara summan av de ansvarsbelopp som gäller enligt 238 § punkterna 2 och 3 jämte ränta för tiden till dess fonderna upprättas. Vill redaren att fonden endast skall avse sakskadefordringar kan han nöja sig med att upprätta en fond som motsvarar ansvarsbeloppet i 238 § punkt 3 jämte ränta. Personskadeford-

ringarna kan vara så pass ringa att begränsning av ansvaret inte är aktuell; borgenärernas eventuella behov av säkerhet för kraven kan då tillgodoses på annat sätt.

Den på artikel 11:1 i begränsningskonventionen grundade föreskriften om att globalfonden även skall omfatta ränta på ansvarsbeloppet för tiden från den ansvarsgrundande händelsen till fondens upprättande saknar direkt motsvarighet i gällande sjölag.[32] Bestämmelsen skall ses mot bakgrunden av att man vid utarbetandet av konventionen inte ansåg det vara möjligt att reglera alla räntefrågor som aktualiseras när en fond upprättas. Avsikten med denna bestämmelse uppgavs vara att den som är skadeståndsansvarig skall förmås att på ett tidigt stadium upprätta en begränsningsfond, när det kan antas att ansvarsbegränsning blir aktuell.[33]

Konventionen innehåller inte någon bestämmelse om den räntefot som skall användas vid ränteberäkningen. Detta får därför avgöras enligt nationell lag (artikel 14). Utredningen har ansett det lämpligt att 6 § räntelagen (1975:635) tillämpas. Räntan skall alltså beräknas enligt den räntefot som motsvarar det av riksbanken fastställda, vid varje tid gällande diskontot med tillägg av fyra procentenheter.

Bestämmelsen om att fonden också skall omfatta ränta under den angivna tiden innebär inte att ränta nödvändigtvis skall löpa på den enskilde borgenärens fordran under denna tid eller att räntan i det enskilda fallet skall uppgå till den procentsats som följer av bestämmelsen. Dessa frågor bestäms enligt de regler som gäller för fordringen i fråga.

Av *andra stycket* framgår att oljeskadefond skall uppgå till ansvarsbeloppet enligt 5 § oljeansvarighetslagen, dvs. det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare. 1969 års oljeansvarighetskonvention innehåller inte någon bestämmelse om ränta för tiden till fondens upprättande och någon bestämmelse härom finns därför inte i andra stycket. Såsom framgår av 353 § andra stycket kan emellertid rätten av den som upprättar fonden begära ett tilläggsbelopp som kan avse ränta också för tiden från den ansvarsgrundande händelsen till dagen för fondens upprättande. Tilläggsbeloppet utgör emellertid inte del av fonden utan är avsett att täcka ränta och rättegångskostnader som inte omfattas av begränsningsbeloppet (jfr 236 § punkt 6 i sjölagsförslaget och 5 § första stycket tredje punkten oljeansvarighetslagen).

352 §

I denna paragraf anges hur en begränsningsfond upprättas. Vidare anges vilka upplysningar som skall lämnas till rätten av den som vill upprätta en fond. Första stycket grundar sig på artikel 11:2 i begränsningskonventionen, som i sin tur har utformats med artikel V:3 i 1969 års oljeansvarighetskonvention som förebild. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 6 § andra stycket oljeansvarighetslagen.

Enligt 240 § första stycket i lagförslaget får globalfond upprättas vid den domstol där talan har väckts angående en fordran som är av sådant slag att den är föremål för ansvarsbegränsning. Fonden kan också upprättas hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts. Oljeansvarighetskonventionen förutsätter att talan om ersättning

[32] Jfr dock vad som sägs om ränta i nu gällande 237 § första stycket och 238 § tredje stycket sjölagen; se vidare lagförslaget 353 §.

[33] CMI Introductory Rep. s. 422.

redan är väckt när fond upprättas. Beträffande oljeskadefond föreskrivs därför i 6 § andra stycket oljeansvarighetslagen att en sådan fond skall upprättas vid den domstol där talan har väckts enligt 18 § oljeansvarighetslagen.

Den som vill upprätta en fond skall antingen inbetala fondbeloppet kontant eller ställa säkerhet som godtas av rätten. Detta framgår av *första stycket*. I praktiken torde begränsningsfond i regel upprättas genom att säkerhet ställs. Det är viktigt att höga krav ställs på säkerhet. Garanti av nordisk affärsbank bör normalt godtas, liksom garanti av något av de större nordiska försäkringsföretagen. Vid behov får kontroller företas genom förfrågningar hos bank- och försäkringsinspektionerna. Av första stycket framgår vidare att det förutsätts att den som vill upprätta en begränsningsfond gör en ansökan därom hos rätten. Av denna skall framgå att det är fråga om just upprättande av en begränsningsfond enligt 351 § förslaget. Det är nämligen angeläget att det från början görs klart om säkerheten är avsedd att utgöra en begränsningsfond eller om det endast är fråga om en säkerhet för en enskild borgenär som begärt kvarstad eller annan tvångsåtgärd. I det förra fallet gäller säkerheten till förmån för alla borgenärer (jfr 240 § andra stycket förslaget) medan den i det senare fallet bara avser den enskilde borgenärens krav.

I *andra stycket* föreskrivs att det i ansökningen skall lämnas en redogörelse för omständigheterna i saken. Domstolen måste få uppgift om vilken händelse som ersättningskraven hänför sig till. Vidare måste uppgifter lämnas om det skadevållande fartyget, t. ex. dess nationalitet och tonnage, dess ägare och försäkringsgivare. Uppgiften om fartygets tonnage är nödvändig för att ansvarsbeloppet och därmed fondens storlek skall kunna beräknas. Det måste därvid uppmärksammas att fartygets tonnage skall bestämmas på skilda sätt beroende på om globalfond (jfr 238 § punkt 6 sjölagsförslaget) eller oljeskadefond (jfr 1 § oljeansvarighetslagen) skall upprättas. För att domstolen skall kunna underrätta kända borgenärer har i detta stycke även föreskrivits att uppgift skall lämnas om de kända borgenärernas namn och adress.

353 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om beslut som skall fattas när ansökan om upprättande av begränsningsfond har kommit in till domstolen. I paragrafen anges också vid vilken tidpunkt en fond skall anses upprättad. Delvis motsvarande bestämmelser finns f. n. i 6 § tredje och fjärde styckena oljeansvarighetslagen.

Enligt 241 § i lagförslaget och 9 § oljeansvarighetslagen inträder vissa rättsverkningar till skydd för den skadeståndsansvariges egendom när en begränsningsfond upprättas och rätt till ansvarsbegränsning föreligger. Det är därför av väsentlig betydelse för den som har ansökt om att få upprätta en begränsningsfond att rätten så snart som möjligt meddelar beslut härom samt om fondbeloppets storlek och i frågan om den säkerhet som erbjudits kan godtas. I *första stycket* föreskrivs därför att beslut i dessa frågor skall meddelas så snart det kan ske.

Beslutet om att en fond får upprättas innefattar normalt inte någon

prövning av huruvida de krav som enligt sökanden redan har gjorts gällande eller kan förväntas bli framställda avser fordringar av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning enligt 235 och 236 §§ förslaget eller 2 § oljeansvarighetslagen. Sökandens uppgifter i dessa hänseenden får i regel tas för goda. Enbart uppgiften om vilken händelse som föranlett ansökan måste oftast räcka för att det skall stå klart att begränsningsbara fordringar kan föreligga. Det är inte heller avsikten att domstolen på detta stadium skall bilda sig en uppfattning om huruvida fordringarna sammantagna uppgår till ansvarsbeloppet i fråga, om den som påstått skadeståndsansvarig har gjort sig skyldig till ett ansvarsgrundande handlande eller om detta är av den arten att rätten till ansvarsbegränsning har gått förlorad enligt 237 § förslaget eller 5 § sista stycket oljeansvarighetslagen.

Den som vill upprätta en begränsningsfond har alltså en praktiskt taget ovillkorad rätt att få göra detta. Några stränga krav på innehållet i de uppgifter som enligt 352 § andra stycket skall lämnas bör inte heller uppställas. Uppgifterna kan kompletteras senare; det är tillräckligt att fondupprättarens och fartygets identitet framgår och att fartygets tonnage samt tid och plats för den ifrågavarande händelsen anges. Undantagsvis kan dock förekomma att det är uppenbart att ansökan om att få upprätta en begränsningsfond inte skall bifallas, t. ex. då något fartyg över huvud taget inte är involverat eller inte ens de mest elementära fakta framgår av ansökan och det visar sig omöjligt att få denna kompletterad. Slutligen måste givetvis de förutsättningar som anges i 240 § första stycket sjölagsförslaget och 6 § andra stycket oljeansvarighetslagen föreligga när beslut om upprättande av fond meddelas.

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för ränta och rättegångskostnader. Detta framgår av 236 § punkt 6 i sjölagsförslaget och 5 § första stycket tredje punkten oljeansvarighetslagen. I den mån en borgenär får utdelning ur en begränsningsfond har han normalt också rätt till ränta på detta belopp. Ofta har han dessutom rätt till ersättning för rättegångskostnad, t. ex. ombudsarvode i samband med anmälan av en fordran mot fonden och den fortsatta bevakningen av denna.

Såsom framgår av 351 § omfattar en begränsningsfond inte ränta på ansvarsbelopp annat än såtillvida att en globalfond skall motsvara ränta från dagen för händelsen till dess fonden upprättas. Upprättas fonden genom kontant inbetalning av fondbeloppet kan detta visserligen göras räntebärande, varvid borgenären får ytterligare säkerhet för sin räntefordran. Det är dock inte säkert att borgenären ens då erhåller full säkerhet för räntefordringen, eftersom den bankränta som utgår på fondbeloppet kan understiga borgenärens skadeståndsränta. Såsom tidigare har nämnts torde f. ö. det i praktiken vanligaste sättet för upprättande av en begränsningsfond vara att bankgaranti eller annan dylik säkerhet ställs. I sådant fall erhåller borgenärerna inte någon säkerhet för ränta som avser tiden efter fondens upprättande. Slutligen är att märka att en begränsningsfond över huvud taget inte utgör säkerhet för rättegångskostnader. Vad som nu har anförts innebär att, om särskilda regler inte tas in i 15 kap. sjölagen, allmänna regler om säkerhetsåtgärder kommer att bli tillämpliga om en borgenär vill ha säkerhet för ränta som inte täcks av 351 § och för rättegångskostnader.

I *andra stycket* föreskrivs därför att rätten, såvida inte särskilda skäl

föreligger däremot, skall fastställa ett tilläggsbelopp avseende ränta och kostnader i anledning av fondens upprättande och fördelning. Den som vill upprätta en begränsningsfond skall således även inbetala tilläggsbeloppet eller ställa godtagbar säkerhet för detta. Eftersom kostnader av de slag som här avses kan komma att uppgå till förhållandevis stora belopp, innebär detta en trygghet inte bara för borgenärerna utan också för gäldenären såtillvida att annan egendom som tillhör honom inte kan tas i anspråk för att säkerställa krav av dessa slag. I fråga om räntekostnaderna uppnås även för alla berörda parter den fördelen att samtliga frågor om ränteanspråk kan avgöras i fondproceduren. Beträffande globalfond gäller dock att tilläggsbeloppet för ränta endast kan avse ränta för tiden efter fondens upprättande, eftersom ränta för tiden dessförinnan ingår i själva fondbeloppet.

Tilläggsbeloppet bestäms efter en skönsmässig bedömning av domstolen i fråga. Av betydelse vid bedömningen av beloppets storlek, såvitt gäller ränta, är givetvis när en fördelning av fonden kan beräknas ske. Det är uppenbart att denna fråga är utomordentligt svårbedömbar på detta tidiga skede av fondproceduren. Det torde också bjuda på åtskilliga svårigheter att då bedöma i vad mån säkerhet behövs för rättegångskostnader. Av betydelse är också i vad mån gäldenären tillhör nation av vars medborgare svensk domstol enligt internationella överenskommelser inte kan kräva säkerhet för rättegångskostnader. Det ligger dessutom i öppen dag att det i detta inledande skede är svårt att veta i vilken utsträckning tvister kommer att föreligga i begränsningsmålet. Beslutet är emellertid, såsom framgår av fjärde stycket, inte slutligt. Beslut om ytterligare säkerhet kan därför meddelas senare om det visar sig erforderligt.

Bestämmelsen om tilläggsbelopp saknar motsvarighet i såväl 1969 års oljeansvarighetskonvention som 1976 års konvention. 1957 års begränsningskonvention innehåller inte heller en sådan bestämmelse. Vid lagstiftning på grundval av denna konvention ansågs emellertid att konventionen hade överlämnat åt den nationella lagen i konventionsstat att lösa denna fråga. En bestämmelse av ifrågavarande slag togs därför in i nuvarande 237 § sjölagen.[34]

I förarbetena till oljeansvarighetslagen uttalade departementschefen[35] att han ansåg det vara ytterst tveksamt om det enligt oljeansvarighetskonventionen var tillåtet att som villkor för ansvarsbegränsning föreskriva att fartygsägaren skall ställa säkerhet även för ränta och rättegångskostnader. På grund därav och då underlåtenhet av fartygsägaren eller hans försäkringsgivare att iaktta en sådan föreskrift kan leda till att ansvarigheten blir obegränsad ansåg departementschefen att något sådant villkor för ansvarsbegränsning inte borde uppställas. En bestämmelse av detta slag togs därför inte in i oljeansvarighetslagen.

Beträffande såväl 1969 års oljeansvarighetskonvention som 1976 års begränsningskonvention gäller att regleringen i processrättsligt hänseende är ofullständig och att konventionsstaterna därför i nationell lag får införa kompletterande processuella bestämmelser. Hinder kan t. ex. inte möta att uppställa krav i olika hänseenden för att en ansökan skall upptas till behandling, t. ex. att expeditionsavgift betalas. Det saknas anledning att bedöma frågan om säkerhet för ränta och rättegångskostnader annorlunda. I enlighet med vad som uttalades vid lagstiftningen i anledning av 1957 års

[34] Prop. 1964:35 s. 83.

[35] Prop. 1973:140 s. 44.

begränsningskonvention måste det därför enligt utredningens mening anses vara överlämnat åt nationell lag i konventionsstat att avgöra om ett tilläggsbelopp avseende kostnader och ränta skall kunna krävas. Om föreskrift inte meddelas härom har borgenärerna rätt att enligt allmänna regler kräva säkerhet för sina fordringar på ränta och kostnader. Detta kan inte anses vara en ändamålsenlig ordning. Inte bara sakliga skäl talar för att ett tilläggsbelopp bör kunna krävas för ränta och kostnader. Reglerna bör också vara desamma för de båda slagen av begränsningsfonder.

Om särskilda skäl föreligger kan rätten underlåta att bestämma ett tilläggsbelopp som säkerhet för ränta och kostnader. Har ansvar gjorts gällande t. ex. mot ett nordiskt rederi med betydande tillgångar i något av de nordiska länderna bör tilläggsbelopp kunna undvaras. En dom i begränsningsmålet kan ju i sådant fall verkställas, om betalning inte skulle ske godvilligt.

Av *tredje stycket* framgår att en begränsningsfond anses upprättad först när såväl fondbeloppet som eventuellt tilläggsbelopp har inbetalats eller godtagbar säkerhet har ställts. När rätten fattar sitt beslut, varigenom ansökan om upprättande av fond bifalls och storleken av fondbeloppet och eventuellt tilläggsbelopp anges, har möjligen beloppen inte inbetalts eller säkerhet ställts för dessa. Fonden anses då inte vara upprättad förrän så sker, varvid rätten har att göra anteckning på beslutet om att betalningen fullgjorts eller säkerheten ställts. Har beloppet redan betalts eller säkerhet ställts när beslut om upprättande av fond fattas, skall detta framgå av beslutet.

Av artikel V:9 i oljeansvarighetskonventionen respektive artikel 8:1 i 1976 års begränsningskonvention följer att omräkning från SDR till svenskt mynt skall göras efter kursen den dag då betalning sker eller säkerhet ställs. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 348 § sjölagen. Det har därför inte ansetts erforderligt att särskilt ange detta i 15 kap. Den som upprättar en begränsningsfond är således fri från valutarisken efter det att fonden är upprättad. Har begränsningsfonden en gång behörigen upprättats, kan de förändringar av SDR:s värde i förhållande till svenskt mynt som inträffar därefter inte påverka fondbeloppets eller ansvarsbeloppets storlek.

Fattar rätten ett nytt beslut, varigenom fondbeloppet eller tilläggsbeloppet höjs, skall den som har upprättat fonden underrättas härom och beredas tillfälle att inom viss, särskilt angiven kortare tid inbetala felande kontanta medel eller ställa kompletterande säkerhet. Under denna frist får fonden anses fylla lagens krav. Handräckning och annan verkställighet enligt 241 § sjölagen respektive 9 § oljeansvarighetslagen kan således inte ske, under förutsättning att rätt till ansvarsbegränsning föreligger. Om komplettering inte görs före fristens utgång kan därefter någon fond inte längre anses vara upprättad. De tillgångar som finns i fonden bör emellertid i sådant fall inte återställas till den som har upprättat fonden, eftersom borgenärerna under den tid fonden var behörigen upprättad var förhindrade att skaffa sig annan säkerhet. Begränsningsfonden bör i sådant läge betraktas som en av fondens upprättare ställd pant för borgenärernas fordringar. Tillgångarna bör därför reserveras för att tillgodose de fordringar som görs gällande mot fonden. Sedan alla anspråk på ersättning i anledning av den ifrågavarande olyckan slutligen har avgjorts skall kvarvarande medel fördelas mellan borgenärerna

i förhållande till storleken av deras fordringar.

Av *fjärde stycket* framgår att beslut som avses i denna paragraf är av interimistisk karaktär, dvs. de gäller till dess annorlunda förordnas. En borgenär som senare får kännedom om att en fond har upprättats skall således ha möjlighet begära att fondbeloppet ökas om han kan påvisa att det först angivna fondbeloppet grundas på t. ex. felaktiga uppgifter om fartygets tonnage. Det kan också, som tidigare nämnts, finnas anledning att besluta om ytterligare säkerhet. Talan mot beslut enligt denna paragraf skall föras särskilt. Besvärsrätt tillkommer var och en vars rätt berörs av beslutet, t. ex. även den internationella oljeskadefonden. I samband med att rätten genom dom fördelar fonden skall slutlig ställning tas till frågan om fondbeloppets storlek.

354 §

I denna paragraf föreskrivs att rätten, när en begränsningsfond har upprättats, så snart som möjligt skall låta kungöra detta i Post- och Inrikes Tidningar och i ortstidning. Dessutom skall alla kända borgenärer underrättas särskilt.

I kungörelsen skall borgenärerna uppmanas att inom viss tid anmäla sina fordringar mot fonden. Tiden för anmälningsfristen har inte begränsats men den skall vara minst två månader. Har fonden upprättats lång tid efter händelsen bör anmälningsfristen kunna vara relativt kort, eftersom borgenärerna då i regel torde ha kännedom om sina krav. Detsamma gäller när det är fråga om klara och begränsade skador. Vid exempelvis oljeskador kan däremot behov av en längre frist föreligga, eftersom skadorna då ofta är mera svåröverskådliga. F. n. föreskrivs i 7 § oljeansvarighetslagen en minsta tid om sex månader och detta bör gälla som riktmärke även i fortsättningen. Kungörelsen bör utfärdas så snart begränsningsfonden har upprättats och oberoende av om beslutet om fastställande av ansvarsbelopp har överklagats.

I *första stycket* har vidare föreskrivits att kungörelsen skall innehålla en erinran om vissa lagbestämmelser av betydelse för borgenärernas rätt. Erinran skall sålunda göras om 357 § enligt vilken rätt till utdelning för efteranmälda fordringar föreligger bara i visst fall samt om 364 §, vari anges att dom i begränsningsmålet gäller mot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, även den som inte har anmält sin fordran. Har globalfond upprättats skall vidare erinras om 240 § fjärde stycket, enligt vilket särskild talan inte är tillåten sedan fond har upprättats.

Enligt *andra stycket* skall kungörelse ske inte bara i Sverige utan också i utlandet om skäl föreligger till det. Finns det anledning anta att borgenärer finns i något annat land bör således kungörelse ske även där. Några föreskrifter om hur sådan kungörelse skall ske meddelas inte, eftersom förhållandena på platsen bör vara avgörande för hur man på lämpligaste sätt kommer i kontakt med borgenärerna. Kostnaderna måste dock självfallet hållas inom rimliga gränser.

355 §

Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 4.4) har utredningen funnit att det bör finnas möjlighet för rätten att förordna en förvaltare i fonden. Bestämmelse härom finns i denna paragraf där det också anges att förvaltaren skall vara lagfaren och ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver. Sjörättsadvokat bör i första hand komma i fråga för uppdraget. Enligt 44 § konkurslagen får till förvaltare i konkurs inte förordnas den som är anställd vid domstol. Motsvarande skall gälla också vid förordnande av förvaltare i begränsningsfond men det har inte ansetts nödvändigt att meddela en uttrycklig bestämmelse härom.

Förvaltarens uppgifter består i att göra de undersökningar och den granskning av anmälda fordringar som behövs som underlag för ett förslag till hur de olika frågor som aktualiseras i begränsningsmålet skall lösas, dvs. frågor om ansvar och rätt till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek och de anmälda fordringarna. Dessa frågor har berörts i avsnitt 4.4.

Förvaltare kan förordnas när som helst efter det att fonden har upprättats. Innan beslut meddelas bör synpunkter i frågan inhämtas under hand från den som upprättat fonden och andra intresserade parter. Visar det sig därvid att parterna har inlett förlikningsförhandlingar bör beslutet anstå, såvida inte parterna själva anser att en förvaltares insatser kan vara dem till hjälp. Har förvaltare inte förordnats skall dennes arbetsuppgifter i stället ombesörjas av rätten. Domstolen har då själv möjlighet att uppmärksamma om fördelning av fonden visar sig medföra komplikationer. Förvaltare bör i så fall genast förordnas.

Såsom framgår av den allmänna motiveringen bör förvaltaren, om han har behov av det, kunna anlita sakkunnigt biträde (jfr 52 § konkurslagen).

Kostnaderna för förvaltarens arbete skall bestridas av den som har upprättat fonden. Dessa kostnader skall betalas ur det tilläggsbelopp som rätten kan begära enligt 353 § andra stycket.

356 §

I denna paragraf anges att borgenär som anmäler en fordran skall ge rätten vissa uppgifter om fordringen. Vidare skall han upplysa om dom har meddelats med anledning av fordringen eller om särskild rättegång pågår beträffande denna.

Har dom redan meddelats beträffande en fordran, har domen vunnit laga kraft och är den verkställbar i Sverige kan fordringen inte bli föremål för prövning i begränsningsmålet. Övriga borgenärer har således inte någon möjlighet att i sådant fall framställa anmärkningar mot fordringen. Har domen meddelats i utlandet och är den inte verkställbar här har den däremot endast bevisverkan.

Om det när fonden upprättats pågår särskild rättegång beträffande en borgenärs fordran bör, såsom framhållits i avsnitt 4.4, inte krävas att denna läggs ned. De andra borgenärerna har emellertid ett intresse av att så snart som möjligt få vetskap om rättegången. Vill de rikta anmärkningar mot fordringen torde de nämligen ha möjlighet att intervenera i denna rättegång.[36]

[36] Jfr Welamson, L., Konkursrätt (Sthlm 1961) s. 295.

357 §

I denna paragraf behandlas verkningarna av att en fordran inte anmäls i tid. Har en fordran inte anmälts, när frågan om fondens fördelning tas upp till slutlig handläggning vid tingsrätten, kan ersättning bara utgå enligt 363 § andra stycket. Ersättning kan således bara utgå under förutsättning att rätten vid fördelningen av fonden har avsatt ett belopp som skall täcka efteranmälda fordringar. Borgenär som inte har anmält sin fordran när fördelningen sker riskerar således att rätten inte finner anledning att avsätta något sådant belopp, i vilket fall han inte får någon ersättning alls, eller att den ersättning han erhåller blir mindre än den skulle ha varit om han anmält sin fordran i tid.

358 §

När en begränsningsfond har upprättats har en borgenär inte längre möjlighet att erhålla särskild säkerhet för sin fordran, förutsatt att den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning. Alla borgenärer som har anspråk på ersättning i anledning av den ansvarsgrundande händelsen skall därför kunna rikta sina krav mot fonden. För att inte endast vissa borgenärer skall kunna disponera över fonden har i denna paragraf föreskrivits att fonden inte kan upplösas förrän anmälningsfristen har utlöpt. Sedan borgenärerna således blivit kända kan fonden upplösas, men det krävs då att både den som har upprättat fonden och samtliga borgenärer, som har gjort gällande fordringar mot fonden, samtycker härtill. Anledningen till upplösning av fonden torde regelmässigt vara att parterna utom rätta kommit överens om hur fonden skall fördelas. Blir fonden upplöst efter det att begränsningsmålet har inletts, skall detta givetvis avskrivas i samband härmed.

359 §

I denna paragraf behandlas väckande av talan i begränsningsmål.

Av definitionen i 350 § andra stycket framgår att begränsningsmål är ett mål, i vilket frågor om ansvar och dess begränsning avgörs samt fonden fördelas. Sedan fonden har upprättats och borgenärerna har anmält sina krav kan parterna vilja inleda förlikningsförhandlingar, eventuellt med anlitande av förvaltarens hjälp. Begränsningsmålet skiljer sig såtillvida från ett vanligt tvistemål att rättegångsförfarandet kan komma att aktualiseras snabbt och utan att parterna haft tillfälle att undersöka möjligheterna till en uppgörelse i godo. För detta krävs ju också att samtliga berörda parter är kända, vilket i de fall när fond upprättas kan vara fallet först sedan anmälningsfristen har gått ut. Det har därför ansetts att några åtgärder som syftar till fördelning av fonden – såsom fondsammanträde och upptagandet av tvistiga fordringar till behandling – inte utan vidare skall vidtas av rätten, sedan anmälningsfristen har utlöpt. För att så skall ske krävs att någon av parterna tar initiativ till det genom att väcka talan i begränsningsmålet. I denna paragraf föreskrivs därför att talan i sådant mål väcks genom att den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller borgenär ansöker om att fonden skall fördelas.

360 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om fondsammanträde som delvis har utformats med konkurslagens bestämmelser om borgenärssammanträde som förebild. Någon detaljreglering har inte skett utan konkurslagens regler får vid behov anvisa vilka principer som bör ligga till grund för lösning av frågor som kan uppkomma i den praktiska tillämpningen.

När någon av parterna har väckt talan i begränsningsmålet skall den formella fondproceduren sättas i gång genom att kallelse utfärdas till fondsammanträde. Anmälningsfristens utgång måste under alla förhållanden avvaktas, innan sammanträdet kan äga rum. Har förvaltare förordnats i fonden måste han få den tid som behövs för utredning och utarbetande av förslag till fördelning av fonden. Förvaltaren måste därför konsulteras om tidpunkten för fondsammanträdet.

Till sammanträdet skall enligt *första stycket* kallas alla personer vars rätt är berörd av utgången i begränsningsmålet, främst den som har upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna, dvs. de som har anmält fordringar mot fonden. Redarens P & I-assuradör bör normalt kallas. Om oljeskadefond har upprättats och om den internationella oljeskadefonden kan komma att bli skyldig att ersätta en del av oljeskadorna bör vidare en representant för den internationella fonden kallas.

Såsom berörts i den allmänna motiveringen (avsnitt 4.4) skall samtliga frågor som aktualiseras i begränsningsmålet behandlas vid fondsammanträdet. För att underlätta för parterna att om möjligt träffa en överenskommelse i de olika sakfrågorna skall förvaltaren, eller om sådan inte har förordnats, rätten till fondsammanträdet utarbeta ett förslag till lösning av de frågor som skall behandlas. Förslaget skall i god tid före sammanträdet översändas till dem som har kallats till fondsammanträdet. Detta framgår av *andra stycket.*

Såsom förut nämnts har förvaltaren möjlighet att anlita sakkunnigt biträde. Särskild sakkunskap kan behövas för bedömningen av komplicerade sakförhållanden, t. ex. om någon på fartygets sida är ansvarig för en fartygskollision på grund av felaktig navigering. Om det från början står klart att parterna under alla förhållanden avser att göra frågan till föremål för tvist, kan förvaltaren undantagsvis nöja sig med att framlägga ett på vissa premisser grundat förslag till fördelning av fonden. Det är i ett sådant fall angeläget att upprättandet av förvaltarförslaget inte tillåts alltför mycket fördröja att rättegångsförfarandet påbörjas. Samtidigt bör förvaltaren försöka att rensa undan tvistefrågor av enklare karaktär.

Bestämmelserna om fondsammanträde och förordnande av förvaltare syftar till att underlätta för parterna att vid fondsammanträdet komma fram till en överenskommelse, som kan ligga till grund för dom angående fondens fördelning. Det är därför angeläget att förvaltaren får sådana resurser som behövs för att han skall kunna lägga fram ett välmotiverat förslag till fondsammanträdet. Av samma skäl bör alla möjligheter tas till vara att under sammanträdet utreda återstående tvistefrågor och att förlika parterna. Rätten bör aktivt verka för en överenskommelse i godo mellan parterna. Om rådrum behövs, bör fondsammanträdet därför uppskjutas till senare dag, och förvaltaren bör mot bakgrund av nya omständigheter och förlikning mellan

de berörda parterna ändra sitt till fondsammanträdet utarbetade förslag. Om enighet mellan parterna har uppnåtts, skall enligt *tredje stycket* förvaltarens förslag med de ändringar däri som eventuellt har företagits läggas till grund för fördelning av fonden.

Om någon av parterna fortfarande har invändning mot förslaget, när alla möjligheter till förlikning har uttömts och fondsammanträdet måste avslutas, skall den som framfört invändningen föreläggas att inom viss tid begära rättens prövning av tvisten. Hörs vederbörande inte av, skall detta enligt uttrycklig bestämmelse i tredje stycket tolkas som att invändningen inte vidhålls. Om däremot rättens prövning begärs skall rätten i fortsättningen handlägga tvisten som ett vanligt tvistemål. Detta innebär bl. a. att frågan om rättegångskostnader skall bedömas enligt vanliga tvistemålsregler. Vissa särskilda bestämmelser om hur rätten skall förfara vid avgörandet av tvister meddelas i 361 §.

Av dessa bestämmelser framgår att den som inte infinner sig till fondsammanträdet blir bunden av de resultat som där uppnås. Den som inte infinner sig har därmed också förlorat möjligheten att senare framställa en invändning och begära rättens prövning av tvistefrågan. Det bör vidare uppmärksammas att bara den som vid sammanträdet framställt en invändning kan begära att den tvist som denna angår skall prövas av rätten. Det finns således inte möjlighet för den som uteblivit att fullfölja någon annan borgenärs invändning, som denne efter närmare överväganden har beslutat frånfalla.

361 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser för det fall att det efter fondsammanträdet föreligger olösta tvister som måste avgöras av rätten. Utgångspunkten för bestämmelserna är att anmälan av fordringen mot fonden, förvaltarens utredning och förhandlingarna vid fondsammanträdet motsvarar vad som i ett vanligt tvistemål förekommer genom stämningsansökan och vid förberedelsen. Någon särskild stämningsansökan behövs därför inte i detta skede. I många fall behövs inte heller någon ytterligare förberedelse utan tvisten bör kunna avgöras i direkt anslutning till fondsammanträdet. Utredningen har därför ansett det lämpligast, att de tvister som kvarstår efter fondsammanträdet skall kunna lösas inom ramen för begränsningsmålet och således utan att de anhängiggörs som särskilda mål.

Innan rättegången fortsätter är det emellertid ofta nödvändigt att ta ställning till vilka av parterna i begränsningsmålet som är i så hög grad berörda av den tvist som skall lösas att de vid avgörandet av denna skall anses ha ställning som parter. Flera olika slag av partsförhållanden är här tänkbara. Om den som upprättat fonden bestrider, att han är ansvarig för de skador som uppkommit till följd av den ifrågavarande händelsen, bör tvisten i regel anses röra denne, å ena sidan, och samtliga borgenärer, å den andra sidan. Om en av flera borgenärer gör gällande att redaren inte har rätt till ansvarsbegränsning bör tvisten anses föreligga mellan denne borgenär och redaren. Anser redaren att en borgenärs fordran är helt ogrundad eller att den begärda ersättningen är alltför hög men de andra borgenärerna inte har någon invändning mot fordringen, föreligger tvist mellan redaren och

vederbörande borgenär. Med hänsyn till de många olika situationer som kan tänkas föreligga har i *första stycket* föreskrivits att rätten inför den fortsatta handläggningen skall bestämma vilka som skall anses som parter i den ifrågavarande tvisten.

Såsom nyss anfördes får anmälan av fordringen, förvaltarens utredning och fondsammanträdet anses motsvara förberedelse i tvistemål. Ibland kan dock behov av ytterligare förberedelse, muntlig eller skriftlig, föreligga, t. ex. för att parterna skall få tillfälle att precisera sin talan eller att anmäla sin bevisning. I *andra stycket* föreskrivs att rätten skall bestämma om ytterligare förberedelse behövs. Om det låter sig göra, skall rätten dessförinnan inhämta parternas synpunkter i frågan. Om parterna samtycker eller om det vid fondsammanträdet framstår som uppenbart hur den aktuella tvistefrågan skall avgöras, kan rätten på samma sätt som i ett vanligt tvistemål hålla huvudförhandling i förenklad form i anslutning till förberedelsen (jfr 42 kap. 20 § rättegångsbalken).

Såsom framgår av 350 § tredje stycket skall rättegångsbalkens regler gälla i tillämpliga delar i begränsningsmålet. Detta medför bl. a. att bestämmelserna om meddelande av deldom och mellandom är tillämpliga. Om det föreligger flera tvister som saknar inbördes samband torde det vara lämpligast att de avgörs genom särskilda deldomar. Skulle någon av dessa visa sig särskilt komplicerad och kräva längre tid för avgörandet än de övriga kan, om deldom har meddelats beträffande de övriga tvistiga fordringarna, delbetalning av de otvistiga och rättskraftigt avgjorda fordringarna ske enligt 362 §.

Det är i och för sig inget som hindrar att förvaltaren vid handläggningen av en enskild tvist uppträder som ombud för några av parterna, t. ex. när flertalet borgenärer och redaren har godtagit förvaltarens förslag men invändning görs av endast en borgenär.

362 §

Eftersom det kan dröja lång tid innan slutlig dom meddelas beträffande samtliga fordringar och fördelning av fonden kan ske har i denna paragraf intagits en bestämmelse som ger rätten möjlighet att, efter utgången av anmälningsfristen, göra provisoriska delbetalningar avseende de fordringar som har visats föreligga, dvs. som inte är tvistiga eller som avgjorts genom lagakraftvunnen dom. Föreligger i målet ett stort antal tvister, kan flera sådana utbetalningar bli aktuella, allteftersom tvisterna blir avgjorda. Hela tiden måste givetvis domstolen se till att betalningarna inte medför risk för de ännu inte avgjorda fordringarnas del.

363 §

Paragrafen upptar regler om slutlig fördelning av fonden. Vissa motsvarande bestämmelser finns för närvarande i 7 § oljeansvarighetslagen.

När samtliga tvister har avgjorts skall enligt *första stycket* fördelning av fonden ske. Detta skall ske genom dom. I denna skall slutlig ställning också tas till frågan om ansvarsbeloppets storlek. Normalt skall detta motsvara det

ansvarsbelopp som fastställdes i samband med att fonden upprättades. Undantagsvis kan det dock förekomma att det finns anledning att ändra detta, t. ex. på grundval av ny utredning om fartygets tonnage. Fonden skall fördelas enligt de bestämmelser härom som finns i 10 kap. sjölagsförslaget resp. i oljeansvarighetslagen.

Ibland kan det finnas anledning anta att ytterligare fordringar finns som inte har anmälts. Vid vissa miljökatastrofer kan t. ex. förekomma att skador uppstår först efter någon tid. Sker fördelningen relativt snart efter händelsen kan det då finnas behov av att avsätta visst belopp för sådana skadelidande. Det kan också hända att man med bestämdhet vet att borgenärer finns som inte hörts av och som det inte varit möjligt att få kontakt med. Med tanke på sådana situationer föreskrivs i *andra stycket* att rätten kan avsätta visst belopp till att täcka fordringar som inte har anmälts när frågan om fondens fördelning tas upp till handläggning vid tingsrätten. Fördelning av detta belopp sker när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas. Det bör understrykas att möjligheten att avsätta visst belopp för efteranmälda fordringar inte bör utnyttjas urskiljningslöst. Belopp bör avsättas bara om det finns någon bestämd anledning att anta att ytterligare borgenärer kan finnas. Sker fördelningen ganska lång tid efter händelsen måste det finnas starka skäl för att sådant belopp skall avsättas. Har mer än tre år förflutit från händelsen måste det under alla förhållanden anses osannolikt att ytterligare borgenärer finns.

Av *tredje stycket* framgår att fonden skall fördelas mellan de ersättningsberättigade även om den som har upprättat fonden inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Den omständigheten att ansvaret är obegränsat bör inte försätta de skadelidande i en sämre ställning än om rätt till ansvarsbegränsning förelegat.

Frågan huruvida rätt till ansvarsbegränsning föreligger har sannolikt redan gjorts till föremål för särskilt avgörande som vunnit laga kraft när fördelning av fonden sker. Oavsett hur det förhåller sig med detta, bör det, under förutsättning att rätt till ansvarsbegränsning inte föreligger, vara möjligt för borgenärerna att yrka att dom skall meddelas inte bara beträffande fondens fördelning utan också mot den som är ansvarig, såvitt avser hans skyldighet att personligen svara för den del av ersättningen som inte blir betald genom fondens fördelning. Bestämmelse härom har därför tagits in i tredje stycket.

364 §

Av denna paragraf följer att lagakraftvunnen dom i fråga om ansvar och rätt till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek och fondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

Bestämmelsen är motiverad av att både den skadeståndsskyldige och borgenärerna har ett intresse av att det inte skall vara möjligt att i efterhand bryta upp det beslut om fördelning av fonden som den slutliga domen innefattar. Sådana rättsskyddsgarantier har byggts in i begränsningsfondsys-

temet att det bör godtas att borgenär, som inte har anmält sin fordran, går miste om sin rätt.

6.6 Motivering till 16 kap. sjölagsförslaget

Kapitlet innehåller de paragrafer som f. n. finns i 15 kap. sjölagen. Ändringarna består huvudsakligen i ny numrering av paragraferna jämte härav föranledda ändringar.

369 §

I nuvarande 348 § sjölagen, som i förslaget motsvarar 369 §, har vissa ändringar gjorts i paragrafens innehåll. SDR är numera den beräkningsenhet som huvudsakligen används i internationella konventioner på transporträttens område.[37] Denna beräkningsenhet föreslås nu införd såvitt gäller ansvarsbegränsningsbeloppen i 6 kap. och 10 kap. sjölagen, vilket innebär att Poincaréfranc i sjölagen kvarstår som beräkningsenhet endast i 5 kap. I 369 § har därför inledningsvis tagits in en definition av SDR, varefter definitionen av Poincaréfranc tas upp i andra stycket.

Ändringarna i 369 § medför följdändring i 120 § andra stycket sjölagen.

6.7 Motivering till ändringar i oljeansvarighetslagen

Som framgått av den allmänna motiveringen (avsnitt 4.4) har utredningen föreslagit att bestämmelser om upprättande och fördelning av begränsningsfond skall tas in i ett nytt kap. 15. Dessa bestämmelser skall äga tillämpning även på begränsningsfond som avses i oljeansvarighetslagen. Av denna anledning föreslås de motsvarande bestämmelser som f. n. finns i oljeansvarighetslagen upphävda. I stället har i denna lag intagits en hänvisning till 15 kap. sjölagen.

Till bestämmelserna i oljeansvarighetslagen har vidare lagts en ny 23 § vilken innehåller regler om ansvarsbegränsning när oljeskada har uppkommit i annan stat än sådan som anslutit sig till 1969 års oljeansvarighetskonvention eller på öppna havet eller när det har uppkommit kostnader för åtgärder avsedda att förhindra eller begränsa sådan oljeskada.

I avsnitt 4.5 har närmare redogjorts för bakgrunden till de ändringar som föreslås i oljeansvarighetslagen.

2 §

I denna paragraf har endast den ändringen gjorts att i andra stycket intagits en hänvisning till 23 § beträffande ansvarsbegränsning i anledning av oljeskada som inte har anknytning till konventionsstat.

[37] Se närmare s. 76 f.

5 §

I denna paragraf har den ändringen gjorts att andra stycket i paragrafens nuvarande lydelse har utgått. Som närmare framgår av avsnitt 4.5 är detta en följd av den av utredningen föreslagna uppsägningen av 1957 års konvention.[38]

6 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om begränsningsfond.

I *första stycket* fastslås, liksom för närvarande, att upprättandet av en begränsningsfond är en förutsättning för rätten till ansvarsbegränsning. Vidare har i detta stycke intagits den bestämmelse i nuvarande andra stycket som föreskriver att en begränsningsfond här i riket skall upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts.

Övriga bestämmelser i den nu gällande 6 § har fått utgå och i stället hänvisas till 15 kap. sjölagen i dess föreslagna lydelse. De bestämmelser i paragrafens andra–fjärde stycken som har utgått återfinns i allt väsentligt i 15 kap., jfr 351–353 §§.

I *andra stycket* föreskrivs att fonden skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna. Detta överensstämmer med vad som gäller för närvarande i enlighet med 7 § tredje stycket. En motsvarande bestämmelse finns i 239 § första stycket i förslaget till 10 kap. sjölagen.

Tredje stycket innehåller en hänvisning till 15 kap. sjölagen i fråga om de närmare bestämmelserna om begränsningsfond och begränsningsmål.

7 §

Enligt förslaget skall denna paragraf utgå i sin helhet. De bestämmelser om begränsningsfond som f. n. finns i paragrafen motsvaras, förutom av nyss nämnda 6 § tredje stycket, av det föreslagna 15 kap. sjölagen.

13 och 14 §§

I dessa paragrafer har den hänvisning till 5 § andra stycket som f. n. finns i 13 § första och andra styckena och 14 § andra stycket utgått som en följd av ändringen i 5 §.

18 §

I tredje stycket finns f. n. en forumbestämmelse enligt vilken den domstol vid vilken begränsningsfonden har upprättats skall pröva frågor om ansvarsbeloppets fördelning. Bestämmelsen gäller även, när fonden har upprättats i annan konventionsstat. Om fonden har upprättats i Sverige skall prövningen av frågor om fördelningen ske i begränsningsmål som avses i 15 kap. sjölagen. En bestämmelse om detta har fogats till stycket i den gällande lydelsen.

[38] Jfr. prop. 1973:140 s. 141 ff.

22 §

Av paragrafens andra stycke i dess nuvarande lydelse framgår att ansvarsbegränsningsreglerna i 10 kap. sjölagen skall tillämpas i de fall bestämmelsen avser. Härutöver hänvisas i fråga om ansvarsbeloppets storlek till 235 § i detta kapitel. Eftersom sistnämnda hänvisning inte är nödvändig utöver den generella och ansvarsbeloppet f. n. i vissa fall kan komma att bestämmas inte bara enligt 238 § i förslaget utan även enligt 243 § har hänvisningen strukits.

23 §

I denna paragraf har intagits bestämmelser om ansvarsbegränsning i anledning av oljeskada som fartyg vilket befordrar olja som bulklast har orsakat i annan stat än konventionsstat eller på öppna havet. Beträffande en närmare redogörelse för bakgrunden till paragrafen hänvisas till avsnitt 4.5.

Av *första stycket* framgår att ansvarsgränsen för fordringar i anledning av skador eller förebyggande åtgärder som avses i denna paragraf är densamma som den som anges i 5 §, dvs. 133 SDR (ca 750 kr.) per ton av fartygets dräktighet, dock högst 14 milj. SDR (ca 75 milj. kr.). Detta ansvarsbelopp är endast avsett för fordringar av nyss nämnt slag. Om ett fartyg på grund av en och samma händelse orsakar oljeskada både i konventionsstat och icke-konventionsstat gäller således två separata ansvarsbelopp.

När ansvarsbegränsning kommer i fråga enligt denna paragraf, skall i övrigt i huvudsak bestämmelserna i 10 och 15 kap. sjölagen tillämpas. Detta framgår av *andra stycket*. Hänvisningen till 10 kap. sjölagen innebär bl. a. att upprättande av begränsningsfond inte, till skillnad från vad som gäller enligt 6 § oljeansvarighetslagen, är någon förutsättning för rätt till ansvarsbegränsning. Om begränsningsfond upprättas skall fonden uppgå till det ansvarsbelopp som följer av första stycket.

Eftersom fartygsägaren enligt 10 kap. sjölagen inte har rätt till ersättning för förebyggande åtgärder som han har vidtagit, har härutöver föreskrivits att 8 § tredje stycket i oljeansvarighetslagen skall äga tillämpning. Det är, enligt utredningens mening, inte rimligt att rätten till ersättning för ett och samma slag av åtgärder skall bedömas olika beroende på om oljeskada har uppkommit i konventionsstat eller i icke-konventionsstat. Vidare bör samma preskriptionstid för väckande av talan om ersättning gälla för alla slag av oljeskador som avses i oljeansvarighetslagen. Av denna anledning har i detta stycke föreskrivits att även 10 § i nämnda lag skall tillämpas.

I 241 § sjölagen i dess föreslagna lydelse finns bestämmelser om att upprättandet av en begränsningsfond kan utgöra hinder för kvarstad, annan handräckning eller utmätning. Om detta är fallet när en begränsningsfond som avses i denna paragraf har upprättats skall enligt förslaget samma kanaliseringsregler tillämpas, som gäller beträffande övriga oljeskador enligt 4 § oljeansvarighetslagen, såvitt de avser lotsar, personer som vidtagit förebyggande åtgärder, bärgare och anställda. Anspråk på ersättning eller regresstalan får således inte, annat än i undantagsfall, riktas mot sådana personer.

Särskilt yttrande

Av *Hagberg* och *Grönfors*

De skäl som har anförts i betänkandet för att skadeståndsansvaret för skador som vållas av krigsfartyg och andra statsfartyg inte skall vara begränsat har enligt vår mening en sådan tyngd att detta bör gälla i alla situationer. Enligt förslaget skall ansvaret emellertid vara obegränsat bara när skadan har orsakats av fartygets särskilda egenskaper eller användning (jfr 243 § första stycket). Det är ställt utom allt tvivel att denna bestämmelse kommer att medföra avsevärda gränsdragningsproblem i den praktiska tillämpningen utan att detta, såsom belyses i betänkandet, kan anses motiverat av ekonomiska skäl. Enligt vår bestämda mening bör, av såväl principiella som praktiska skäl, de föreslagna reglerna om globalbegränsning över huvud taget inte gälla i fråga om statens skadeståndsansvar för skada som vållas av fartyg som uteslutande används för statliga ändamål.

I och för sig torde det från praktisk synpunkt inte föreligga något hinder för att de nordiska länderna på denna punkt i sin lagstiftning har regler som skiljer sig från varandra. Vi har emellertid, mot bakgrunden av det mycket starka intresse som föreligger för en enhetlig nordisk sjörättslagstiftning och de betydande resultat i detta hänseende som nu har uppnåtts, inte velat motsätta oss den kompromisslösning som utarbetats. Vi hemställer emellertid att denna fråga tas upp till förnyade nordiska överläggningar innan lagförslaget föreläggs riksdagen.

Bilaga 1 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar

Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

Les Etats Parties à la présente Convention

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes;

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE I

Le droit a limitation

ARTICLE 1ER

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

3. Par «assistant», on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent celles que vise l'article 2, paragraphe 1 (d), (e) et (f).

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.

Convention on Limitation of Liability for maritime claims, 1976

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

CHAPTER I

The right of limitation

ARTICLE 1

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term shipowner shall mean the owner, charterer, manager and operator of a sea-going ship.

3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f).

4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect of default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar

De fördragsslutande staterna,

VILKA FUNNIT det önskvärt att genom avtal fastställa vissa enhetliga regler för begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar;

HAR BESLUTAT att avsluta en konvention för detta ändamål och har därför överenskommit om följande:

KAPITEL I

Begränsningsrätten

ARTIKEL 1

Personer berättigade till ansvarsbegränsning

1. Fartygsägare och bärgare, såsom de definieras nedan, kan i enlighet med bestämmelserna i denna konvention begränsa sin ansvarighet för fordringar som avses i artikel 2.

2. Med uttrycket "fartygsägare" förstås ägare, befraktare och redare av fartyg som används till fart i öppen sjö samt den som i redares ställe handhar sådant fartygs drift.

3. Med "bärgare" förstås den som utför tjänster i direkt samband med bärgningsföretag. I bärgningsföretag inbegrips även sådana åtgärder som avses i artikel 2:1 (d), (e) och (f).

4. Person för vars handlande, fel eller försummelse fartygsägaren eller bärgaren är ansvarig har rätt att begagna sig av den ansvarsbegränsning varom stadgas i denna konvention, om fordran som avses i artikel 2 görs gällande mot honom.

5. Dans la présente Convention, l'expression «responsabilité du propriétaire de navire» comprend la responsabilité résultant d'une action portant sur le navire lui-même.

6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

7. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

ARTICLE 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

(a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que tout autre préjudice en résultant;

(b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

(c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

(d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;

(e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

(f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage

5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

ARTICLE 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation) occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable

5. I denna konvention skall fartygsägarens ansvarighet inbegripa ansvarighet för det fall att talan väckts mot själva fartyget.

6. Den som meddelat ansvarsförsäkring beträffande fordringar som är föremål för begränsning enligt bestämmelserna i denna konvention har rätt att åtnjuta förmånerna enligt konventionen i samma utsträckning som försäkringstagaren.

7. Den omständigheten att ansvarsbegränsning åberopas innebär inte att ansvarighet medges.

ARTIKEL 2

Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning

1. Om inte annat följer av artiklarna 3 och 4 skall följande fordringar, oavsett grunden för ansvarigheten, vara föremål för ansvarsbegränsning:

(a) fordringar med anledning av dödsfall eller personskada eller med anledning av förlust av eller skada på egendom (inbegripet skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel) som uppkommer ombord på fartyget eller i direkt samband med fartygets drift eller med bärgningsföretag samt skada som uppkommer i följd därav;

(b) fordringar med anledning av skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods;

(c) fordringar med anledning av annan skada vilken orsakats av intrång i rättighet som icke grundar sig på avtal och vilken uppkommer i direkt samband med fartygets drift eller med bärgningsföretag;

(d) fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, havererat, strandat eller övergivet fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord på sådant fartyg;

(e) fordringar med anledning av avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last;

(f) fordringar från annan än den som är ansvarig med anledning av åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa skada för vilken

pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas (d), (e), et (f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

ARTICLE 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

(a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969 ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;

(c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;

(d) aux créances contre le propriétaire d'un navire nucléaire pour dommages nucléaires;

(e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants-cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise.

However, claims set out under paragraphs 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

ARTICLE 3

Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to:

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29th November 1969, or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

den ansvarige kan begränsa sin ansvarighet enligt denna konvention samt ytterligare skada som orsakats av sådana åtgärder.

2. Fordringar som avses i 1 är föremål för ansvarsbegränsning även om de framställts regressvis eller på grund av indemnitetsförklaring eller på annat sätt. Fordringar enligt 1 (d), (e) och (f) är dock inte föremål för ansvarsbegränsning i den mån de hänför sig till ersättning enligt avtal med den som är ansvarig.

ARTIKEL 3

Fordringar undantagna från ansvarsbegränsning

Bestämmelserna i denna konvention är inte tillämpliga på:

(a) fordringar på bärgarlön eller bidrag till gemensamt haveri;

(b) fordringar med anledning av skada genom oljeförorening av det slag som avses i den internationella konventionen av den 29 november 1969 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller till denna fogat tillägg eller protokoll som trätt i kraft;

(c) fordringar underkastade internationell konvention eller nationell lag, vilken reglerar eller förbjuder ansvarsbegränsning för atomskada;

(d) fordringar mot ägaren av ett atomfartyg med anledning av atomskada;

(e) fordringar som tillkommer hos fartygsägaren eller bärgaren anställda personer, vilkas åligganden står i samband med fartygets tjänst eller med bärgningsföretaget, inbegripet fordringar som tillkommer deras arvingar eller rättsinnehavare eller andra som har rätt att göra gällande sådana fordringar, om fartygsägaren eller bärgaren, enligt den lag som reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren eller bärgaren och de anställda, inte har rätt att begränsa sin ansvarighet beträffande sådana fordringar eller om han enligt sådan lag endast får begränsa sin ansvarighet till högre belopp än som anges i artikel 6.

ARTICLE 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

ARTICLE 5

Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

CHAPITRE II

Limites de la responsabilité

ARTICLE 6

Limites générales

1. La limite de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, est calculée comme suit:

(a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles,

(i) 333.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 500 unités de compte;

pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 333 unités de compte;

ARTICLE 4

Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

ARTICLE 5

Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II

Limits of liability

ARTICLE 6

The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7 arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;

ARTIKEL 4

Handlande som utesluter ansvarsbegränsning

Den som är ansvarig har inte rätt att begränsa sin ansvarighet om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

ARTIKEL 5

Motfordringar

Har någon som är berättigad till ansvarsbegränsning enligt bestämmelserna i denna konvention en fordran mot den som gör anspråk på ersättning, och grundar sig motfordringen på samma händelse, skall deras respektive fordringar avräknas mot varandra och bestämmelserna i denna konvention tillämpas endast på eventuellt överskjutande belopp.

KAPITEL II

Ansvarsgränser

ARTIKEL 6

Allmänna ansvarsgränser

1. Ansvarsgränserna för fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse skall, med undantag för fordringar som avses i artikel 7, beräknas enligt följande:

(a) beträffande fordringar i anledning av dödsfall eller personskada,

(i) 333 000 beräkningsenheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton,

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 3 000 ton, 500 beräkningsenheter;

för varje ton från 3 001 till 30 000 ton, 333 beräkningsenheter;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 250 unités de compte;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 167 unités de compte,

(b) à l'égard de toutes les autres créances,

(i) 167.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 167 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 125 unités de compte;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa (a) du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa (b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa (a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa (b) du paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, ont la priorité sur les autres créances visées à l'alinéa (b) du paragraphe 1 qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de 1.500 tonneaux de jauge.

5. Aux fins de la présente Convention, le calcul du tonnage du navire est effectué conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe 'I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account;

and for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 167.000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account;

and for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1 (b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 250 beräkningsenheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 167 beräkningsenheter,

(b) beträffande övriga fordringar,

(i) 167 000 beräkningsenheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton,

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 30 000 ton, 167 beräkningsenheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 125 beräkningsenheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 83 beräkningsenheter.

2. Om det enligt 1 (a) beräknade beloppet inte förslår till full betalning av fordringar som där avses, skall det enligt 1 (b) beräknade beloppet tagas i anspråk för betalning av den obetalda återstoden av fordringar enligt 1 (a), och sådan obetald återstod skall konkurrera på lika villkor med fordringar som avses i 1 (b).

3. Fördragsslutande stat får emellertid i sin nationella lag föreskriva att fordringar i anledning av skada på hamnanläggning, bassäng och segelbar vattenväg samt navigationshjälpmedel skall, framför övriga i 1 (b) avsedda fordringar, ha sådan prioritet som föreskrivs i den lagen, dock endast om detta inte leder till förfång för den rätt som enligt 2 tillkommer fordringar i anledning av dödsfall eller personskada.

4. Ansvarsgränserna för bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar ombord på det fartyg bärgningen avser skall beräknas på grundval av ett tonnage om 1 500 ton.

5. Vid tillämpningen av denna konvention avses med fartygets tonnage dess bruttotonnage beräknat enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention.

ARTICLE 7

Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à une somme de 46.666 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après le certificat du navire, sans pouvoir excéder 25 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article «créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire» signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne:

(a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou

(b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

ARTICLE 8

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 ci-dessus est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

ARTICLE 7

The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article «claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship» shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

ARTICLE 8

Unit of account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

ARTIKEL 7

Ansvarsgränsen för passagerares fordringar

1. Beträffande fordringar som på grund av en och samma händelse uppkommit i anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare, skall ansvarsgränsen för detta fartygs ägare bestämmas till summan av 46 666 beräkningsenheter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner beräkningsenheter.

2. Vid tillämpningen av denna artikel skall med "fordringar i anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare" avses varje sådan fordran som gjorts gällande av eller för person:

(a) som befordrats med ifrågavarande fartyg enligt avtal om passagerarbefordran, eller

(b) som eljest befordrats med fartyget och som, med bortfraktarens samtycke, beledsagat fordon eller levande djur, vilka omfattats av avtal om godsbefordran.

ARTIKEL 8

Beräkningsenhet

1. Med beräkningsenheter avses i artiklarna 6 och 7 särskilda dragningsrätter såsom de definieras av Internationella valutafonden. De i artiklarna 6 och 7 angivna beloppen skall omräknas till nationellt mynt i den stat där begränsning begärs efter kursen den dag då begränsningsfond upprättats, betalning erlagts eller säkerhet, vilken enligt den statens lag är likvärdig med betalning, ställts. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod, som valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden, beräknas på sätt som bestäms av den staten.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue dans la présente Convention et applicable sur leur territoire est fixée de la manière suivante:

(a) en ce qui concerne l'alinéa (a) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de:

(i) 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 7.500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 5.000 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 3.750 unités monétaires;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 2.500 unités monétaires, et

(b) en ce qui concerne l'alinéa (b) du paragraphe 1 de l'article 6, à une somme de:

(i) 25 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

(ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa (i):

pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 2.500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 1.850 unités monétaires;

et pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 1.250 unités monétaires, et

(c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7 à une somme de 700.000 unités monétaires multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas (a) et (b) du présent paragraphe.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of Article 6, paragraph 1 (a), at an amount of:

(i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and

(b) in respect of Article 6, paragraph 1 (b), at an amount of:

(i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and

(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger tillämpning av bestämmelserna i 1, må dock, vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, eller vid ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller närhelst därefter, förklara att de ansvarsgränser som avses i denna konvention skall vid tillämpning inom deras territorier bestämmas enligt följande:

(a) beträffande artikel 6:1 (a), till ett belopp av:

(i) 5 miljoner monetära enheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton;

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 3 000 ton, 7 500 monetära enheter;

för varje ton från 3 001 till 30 000 ton, 5 000 monetära enheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 3 750 monetära enheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 2 500 monetära enheter; samt

(b) beträffande artikel 6:1 (b), till ett belopp av:

(i) 2,5 miljoner monetära enheter för fartyg vars tonnage inte överstiger 500 ton;

(ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under (i):

för varje ton från 501 till 30 000 ton, 2 500 monetära enheter;

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 1 850 monetära enheter; och

för varje ton över 70 000 ton, 1 250 monetära enheter; samt

(c) beträffande artikel 7:1, till summan av 700 000 monetära enheter multiplicerat med det antal passagerare, som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 375 miljoner monetära enheter.

Artikel 6:2 och 3 äger motsvarande tillämpning på bestämmelserna i (a) och (b) i denna punkt.

3. L'unité monétaire mentionnée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

ARTICLE 9

Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

(a) à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

(b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;

(c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when despositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

ARTICLE 9

Aggregation of claims

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

3. Den monetära enhet som avses i 2 motsvarar sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkningen av detta belopp till nationellt mynt skall ske enligt lagen i staten i fråga.

4. Den i 1 sista meningen nämnda beräkningen och den i 3 nämnda omräkningen skall göras så att de så långt möjligt i den fördragsslutande statens myntslag ger uttryck för samma realvärde som det som uttryckts i beräkningsenheter i artiklarna 6 och 7. Vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, eller när ett sådant instrument som avses i artikel 16 deponeras samt varje gång ändring görs antingen i beräkningsmetoden eller i värdet av fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i beräkningsenheter eller monetära enheter, skall fördragsslutande stat underrätta depositarien om den metod för beräkning enligt 1 som staten tillämpar respektive resultatet av den i 3 nämnda omräkningen.

ARTIKEL 9

Sammanläggning av fordringar

1. De ansvarsgränser som avses i artikel 6 skall tillämpas på summan av samtliga fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse:

(a) mot den eller de personer som avses i artikel 1:2 och mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga; eller

(b) mot ägaren av ett fartyg från vilket bärgning utförs och bärgare som arbetar från sådant fartyg samt mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga; eller

(c) mot bärgare som inte arbetar från fartyg eller som uteslutande arbetar ombord på det fartyg som bärgningen avser samt mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphes 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

ARTICLE 10

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable n'a le droit d'invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.

3. Les règles de procédure pour l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

CHAPITRE III

Le fonds de limitation

ARTICLE 11

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

ARTICLE 10

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

CHAPTER III

The limitation fund

ARTICLE 11

Constitution of the Fund

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are

2. De ansvarsgränser som avses i artikel 7 skall tillämpas på summan av samtliga fordringar som kan uppkomma på grund av en och samma händelse mot den eller de personer som avses i artikel 1:2 beträffande det fartyg som avses i artikel 7 och mot person för vars handlande, fel eller försummelse han eller de är ansvariga.

ARTIKEL 10

Ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond

1. Ansvarsbegränsning kan åberopas även om begränsningsfond som avses i artikel 11 inte har upprättats. Fördragsslutande stat äger emellertid i sin nationella lag föreskriva att, när talan väckts vid dess domstolar med krav på betalning för en fordran som är föremål för begränsning, rätt till ansvarsbegränsning får åberopas endast om begränsningsfond har upprättats enligt bestämmelserna i denna konvention eller upprättas i samband med att rätt till ansvarsbegränsning åberopas.

2. Om ansvarsbegränsning åberopas utan att begränsningsfond upprättats äger bestämmelserna i artikel 12 motvarande tillämpning.

3. Processuella frågor som uppkommer vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel skall avgöras enligt den nationella lagen i den fördragsslutande stat där talan väckts.

KAPITEL III

Begränsningsfonden

ARTIKEL 11

Fondens upprättande

1. Var och en mot vilken ansvar görs gällande kan upprätta en fond hos domstol eller annan behörig myndighet i fördragsslutande stat där rättsliga åtgärder har vidtagits på grund av fordringar som är föremål för begränsning. Fonden skall uppgå till summan av de belopp som enligt artiklarna 6

calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme, adéquate par le tribunal ou autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux alinéas (a), (b) ou (c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées aux alinéas (a), (b) ou (c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 respectivement.

ARTICLE 12

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en tout ou partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée

applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

ARTICLE 12

Distribution of the Fund

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6, and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation

och 7 är tillämpliga på fordringar för vilka personen i fråga kan var ansvarig, jämte ränta därå från dagen för den ansvarsgrundande händelsen till dagen för fondens upprättande. En sålunda upprättad fond skall endast vara tillgänglig för betalning av fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning kan åberopas.

2. En fond kan upprättas antingen genom nedsättande av beloppet eller genom ställande av säkerhet som kan godtagas enligt lagen i den fördragsslutande stat där fonden upprättas och som av domstol eller annan behörig myndighet anses tillfredsställande.

3. En fond som upprättats av en av de personer som avses i artikel 9:1 (a), (b) eller (c) eller i artikel 9:2, eller av dennes försäkringsgivare, skall anses upprättad av alla personer som avses i respektive punkt.

ARTIKEL 12

Fondens fördelning

1. Om annat inte följer av bestämmelserna i artikel 6:1–3 eller av artikel 7, skall fond fördelas mellan borgenärerna i förhållande till deras styrkta fordringar mot fonden.

2. Har, innan fonden fördelats, den som är ansvarig eller hans försäkringsgivare reglerat en fordran mot fonden, inträder denne, intill det belopp han har betalat, genom subrogation i den rätt som den som sålunda erhållit ersättning skulle ha haft enligt denna konvention.

3. Den subrogationsrätt varom stadgas i 2 tillkommer även andra än där angivna personer beträffande belopp som de kan ha utgivit i ersättning, dock endast i den utsträckning sådan subrogation är tillåten enligt tillämplig nationell lag.

4. Visar den som är ansvarig eller annan att han framdeles kan bli skyldig att helt eller delvis utge ersättning beträffande vilken han, om ersättningen utgivits innan fonden fördelades, skulle ha åtnjutit subrogationsrätt enligt 2 och 3, kan domstol eller annan behörig myndighet i den stat

avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

ARTICLE 13

Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans la juridiction d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:

(a) au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;

(b) au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

(c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou

(d) dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

ARTICLE 13

Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

där fonden upprättats förordna att ett tillräckligt stort belopp tills vidare skall avsättas för att möjliggöra för honom att vid senare tidpunkt göra gällande sin fordran mot fonden.

ARTIKEL 13

Hinder mot andra rättsliga åtgärder

1. Har begränsningsfond upprättats enligt artikel 11 är den som gjort gällande fordran mot fonden förhindrad att på grund av sådan fordran göra gällande någon rätt mot andra tillgångar som tillhör person av vilken eller på vars vägnar fonden upprättats.

2. Sedan begränsningsfond upprättats enligt artikel 11 kan domstol eller annan behörig myndighet i fördragsslutande stat besluta att häva handräckningsåtgärd beträffande fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden har upprättats och som blivit föremål för kvarstad eller annan handräckning i sådan stat i anledning av fordran som kan göras gällande mot fonden, eller att frige ställd säkerhet. Sådant beslut skall emellertid alltid fattas om begränsningsfonden upprättats:

(a) i den hamn där händelsen inträffade eller, om den inträffade utanför hamn, i den första hamn som fartyget därefter anlöpt;

(b) i landsättningshamnen, när fråga är om fordringar i anledning av dödsfall eller personskada;

(c) i lossningshamnen, när fråga är om fordringar i anledning av skada på last;

(d) i den stat där handräckningsåtgärd vidtagits.

3. Bestämmelserna i 1 och 2 skall tillämpas endast om borgenären äger framställa krav mot begränsningsfonden inför den domstol som förvaltar fonden och fonden faktiskt är tillgänglig och fritt överförbar såvitt angår denna fordran.

ARTICLE 14

Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

CHAPITRE IV

Champ d'application

ARTICLE 15

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article 1 cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat Partie. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article 1 qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à l'égard duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats Parties.

2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de limitation de responsabilité s'applique aux navires qui sont:

(a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

(b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au dépositaire les limites de responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

ARTICLE 14

Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State in which the fund is constituted.

CHAPTER IV

Scope of application

ARTICLE 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1, who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party, or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways;

(b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

ARTIKEL 14

Tillämplig lag

Om annat inte följer av vad som föreskrivs i detta kapitel, skall bestämmelserna om upprättande och fördelning av en begränsningsfond och alla processuella bestämmelser, som har samband därmed, regleras av lagen i den stat där fonden har upprättats.

KAPITEL IV

Konventionens tillämpningsområde

ARTIKEL 15

1. Denna konvention skall tillämpas när person som avses i artikel 1 åberopar begränsning av sin ansvarighet inför domstol i fördragsslutande stat eller i sådan stat söker utverka hävande av handräckningsåtgärd beträffande fartyg eller annan egendom eller frigivandet av ställd säkerhet. Det oaktat har fördragsslutande stat rätt att från tillämpningen av denna konvention helt eller delvis utesluta i artikel 1 angiven person som, vid den tidpunkt då bestämmelserna i konventionen åberopas inför domstol i den staten, inte har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i fördragsslutande stat eller fartyg[1], beträffande vilket ansvarsbegränsning åberopas eller frigivande söks och som vid ovan angiven tidpunkt inte seglar under fördragsslutande stats flagga.

2. Fördragsslutande stat äger genom särskilda bestämmelser i nationell lag reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på:

(a) fartyg som, i enlighet med lagen i den staten, är att anse som fartyg avsedda för navigering på inre vattenvägar;
(b) fartyg på mindre än 300 ton.

Fördragsslutande stat som utnyttjar den i denna punkt medgivna rätten skall underrätta depositarien om de ansvarsgränser som antagits i dess nationella lag eller om det förhållandet att sådana saknas.

[1] De franska och engelska texterna skiljer sig åt på denna punkt. Frågan saknar dock betydelse för det av utredningen framlagda lagförslaget.

3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissants d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations:

(a) lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou

(b) lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa (a) ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas:

(a) aux aéroglisseurs;

(b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

CHAPITRE V

Clauses finales

ARTICLE 16

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation») du 1er février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la Présente Convention par:

(a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

(b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

(c) adhésion.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

CHAPTER V

Final clauses

ARTICLE 16

Signature, Ratification and Accession

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as «the Organization») from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.

2. All States may become parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Fördragsslutande stat äger genom särskilda bestämmelser i nationell lag reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på fordringar, som uppkommer i fall då intressen från personer som är medborgare i andra fördragsslutande stater på intet sätt är inblandade.

4. Fördragsslutande stats domstolar skall inte tillämpa denna konvention på fartyg som konstruerats eller anpassats för borrning och som är sysselsatta därmed:

(a) om den staten i sin nationella lag har fastställt högre ansvarsgräns än den som anges i artikel 6; eller

(b) om den staten tillträtt en internationell konvention som reglerar frågan om ansvarsbegränsning beträffande sådana fartyg.

I fall då bestämmelsen i (a) är tillämplig skall staten i fråga underrätta depositarien därom.

5. Denna konvention är inte tillämplig på:

(a) svävarfarkoster;

(b) flytande plattformar som konstruerats för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar.

KAPITEL V

Slutbestämmelser

ARTIKEL 16

Undertecknande, ratifikation och anslutning

1. Denna konvention är öppen för undertecknande av alla stater vid högkvarteret för Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd "organisationen") från den 1 februari 1977 till och med den 31 december 1977 samt är därefter öppen för anslutning.

2. Alla stater kan tillträda denna konvention genom:

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(c) anslutning.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»).

ARTICLE 17

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant la date de l'entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.

4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as «the Secretary-General»).

ARTICLE 17

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.

4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.

3. Ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deponering hos organisationens generalsekreterare (i det följande benämnd "generalsekreteraren") av ett i behörig form upprättat instrument.

ARTIKEL 17

Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då tolv stater antingen undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller deponerat erforderliga instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning.

2. För stat som, efter det att bestämmelserna om ikraftträdandet av denna konvention har uppfyllts men innan den har trätt i kraft, deponerar instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller som undertecknar densamma utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, skall ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen, eller undertecknandet utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande gälla från dagen för konventionens ikraftträdande eller, om denna dag infaller senare, från första dagen i den månad som följer på nittionde dagen efter dagen för undertecknandet eller från dagen för deponering av instrumentet.

3. För stat som vid senare tidpunkt tillträder denna konvention träder denna i kraft första dagen i den månad som följer sedan nittio dagar förflutit från den dag då denna stat deponerade sitt instrument.

4. I fråga om förhållandet mellan stater som ratificerar, antager eller godkänner denna konvention eller ansluter sig till den, skall konventionen ersätta och upphäva den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade internationella konventionen angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö och den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

ARTICLE 18

Réserve

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des alinéas (d) et (e) du paragraphe 1 de l'article 2. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention ne sera recevable.

2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à cette dernière date.

ARTICLE 19

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du dépôt de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

ARTICLE 20

Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention ayant

ARTICLE 18

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1 (d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect to the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

ARTICLE 19

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.

ARTICLE 20

Revision and Amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for

ARTIKEL 18

Reservationer

1. Stat äger, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, förbehålla sig rätt att icke tillämpa artikel 2:1 (d) eller (e). Inga andra reservationer är tillåtna beträffande de materiella bestämmelserna i denna konvention.

2. Reservation som anmäls vid undertecknandet skall bekräftas vid ratifikation, antagande eller godkännande.

3. Stat som har anmält reservation såvitt angår denna konvention kan när som helst återkalla denna genom anmälan till generalsekreteraren. Sådan återkallelse träder i kraft den dag anmälan mottages. Förklaras i anmälan att återkallelsen av reservationen skall gälla från en däri angiven dag och inträffar denna efter det att generalsekreteraren mottagit anmälan, skall återkallelsen gälla från denna senare dag.

ARTIKEL 19

Uppsägning

1. Denna konvention får uppsägas av fördragsslutande stat när som helst efter utgången av ett år från den dag då konventionen trätt i kraft för dess vidkommande.

2. Uppsägning skall verkställas genom deponering av ett instrument hos generalsekreteraren.

3. Uppsägning träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då instrumentet deponerades eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

ARTIKEL 20

Revidering och ändring

1. Organisationen har rätt att sammankalla en konferens för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sam-

pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention s'applique au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

ARTICLE 21

Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 2 de cet article par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu' à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande d'un quart des Etats Parties au moins.

3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.

4. Tout Etat déposant son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle qu'amendée.

ARTICLE 22

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

(a) transmet de copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats invités à

revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.

ARTICLE 21

Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purpose of altering the amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.

3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.

4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

ARTICLE 22

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend

mankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

3. Sedan ändring av denna konvention trätt i kraft skall deponerat instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning anses gälla konventionen i dess ändrade skick, såvida inte annat uttalats i instrumentet.

ARTIKEL 21

Revidering av begränsningsbelopp och beräkningsenhet eller monetär enhet

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 20 skall en konferens med enda syfte att ändra de belopp som anges i artiklarna 6 och 7 samt i artikel 8:2 eller att ersätta endera eller båda av de enheter som anges i artikel 8:1 och 2 med andra enheter sammankallas av organisationen i enlighet med 2 och 3 i denna artikel. Ändring av beloppen skall göras endast om väsentlig förändring i deras verkliga värde skett.

2. Organisationen skall sammankalla en sådan konferens på begäran av minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna.

3. Beslut att ändra beloppen eller att ersätta enheterna med andra beräkningsenheter skall fattas av en majoritet på två tredjedelar av de fördragsslutande stater som är närvarande och röstar vid en sådan konferens.

4. Stat som deponerar instrument angående ratifikation, antagande eller godkännande av eller anslutning till konventionen sedan ändring trätt i kraft, skall tillämpa konventionen i dess ändrade skick.

ARTIKEL 22

Depositarie

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall:

(a) överlämna bestyrkta avskrifter av denna konvention till alla stater som varit inbjudna att

participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les Etats qui adhèrent à la Convention;

(b) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

(i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

(ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite convention;

(iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;

(iv) de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;

(v) de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 23

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT A LONDRES ce dix-neuf novembre mille neuf cent soixante-seize.

EN FOIT DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 23

Languages

This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

deltaga i konferensen angående begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar och till varje annan stat som ansluter sig till denna konvention;

(b) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om:

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument jämte reservation samt dagen härför;

(ii) dagen för konventionens ikraftträdande eller ändring i denna;

(iii) varje uppsägning av konventionen och den dag då uppsägningen träder i kraft;

(iv) varje ändring som antagits enligt artikel 20 eller 21;

(v) varje meddelande som krävs enligt någon artikel i denna konvention.

3. Så snart denna konvention har trätt i kraft skall en bestyrkt avskrift av konventionen överlämnas av generalsekreteraren till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

ARTIKEL 23

Språk

Denna konvention är upprättad i ett enda originalexemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka texter äger lika vitsord.

UPPRÄTTAD I LONDON den 19 november 1976.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

Bilaga 2 1974 års Aténkonvention om passagerarbefordran

Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Les Etats parties à la présente Convention,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages,

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1

Définitions

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

1. a) "transporteur" désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;

b) "transporteur substitué" désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

2. "contrat de transport" signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;

3. "navire" signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

4. "passager" signifie toute personne transportée sur un navire,

a) en vertu d'un contrat de transport, ou

Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;

(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;

2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;

3. "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;

4. "passenger" means any person carried in a ship,

(a) under a contract of carriage, or

1974 års Aténkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods

De fördragsslutande staterna,

VILKA FUNNIT det önskvärt att genom avtal fastställa vissa regler om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods;

HAR BESLUTAT att avsluta en konvention för detta ändamål och har därför överenskommit om följande:

ARTIKEL 1

Definitioner

I denna konvention har följande begrepp nedan angivna innebörd:

1. (a) med "bortfraktare" förstås en person som har träffat ett befordringsavtal eller på vars vägnar ett sådant avtal har träffats, oavsett om befordringen faktiskt utförs av honom eller av en utförande transportör;

(b) med "utförande transportör" förstås den som, utan att vara bortfraktare, i egenskap av ägare eller befraktare av ett fartyg eller den som i redares ställe har hand om driften av ett fartyg faktiskt utför hela befordringen eller en del av denna;

2. med "befordringsavtal" förstås ett avtal, träffat av en bortfraktare eller på dennes vägnar, om befordran till sjöss av en passagerare och, i förekommande fall, hans 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) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;

5. "bagages" signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception :

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

6. "bagages de cabine" signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7. "perte ou dommages survenus aux bagages" concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. "transport" concerne les périodes suivantes :

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;

5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:

(a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and

(b) live animals;

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8. "carriage" covers the following periods:

(a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;

(b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;

(b) som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som omfattas av ett avtal om godsbefordran vilket inte regleras av denna konvention;

5. med "resgods" förstås varje föremål eller fordon som befordras av bortfraktaren enligt ett befordringsavtal med undantag för:

(a) föremål och fordon som befordras enligt certeparti, konossement eller annat dokument som främst avser godsbefordran, och

(b) levande djur;

6. med "handresgods" förstås resgods som passageraren har i sin hytt eller eljest har i sin 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 utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men innefattar inte dröjsmål som är en följd av arbetskonflikter;

8. "befordran" omfattar följande perioder:

(a) i fråga om passageraren 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 handresgods transporteras till sjöss från land till fartyget eller omvänt, om kostnaden för en sådan transport omfattas av biljettpriset eller om det för denna transport använda fartyget har ställts till passagerarens förfogande av bortfraktaren. Såvitt angår passageraren omfattar befordringen emellertid inte den tid under vilken denne befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning;

(b) i fråga om handresgods, även den tid under vilken passageraren befinner sig i en hamnterminal eller stationsanläggning eller på kaj eller i eller på en annan hamnanläggning, om resgodset har tagits om hand av bortfraktaren eller hans anställda eller medhjälpare och inte har utlämnats till passageraren;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. "transport international" signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;

10. "Organisation" désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

ARTICLE 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque :

a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

ARTICLE 3

Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus

(c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

ARTICLE 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

(a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or

(b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or

(c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, insofar as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

ARTICLE 3

Liability of the carrier

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to

(c) i fråga om annat resgods som inte utgör handresgods, tiden från det resgodset har tagits om hand av bortfraktaren eller hans anställda eller medhjälpare, i land eller ombord, till dess att det har utlämnats av bortfraktaren, hans anställda eller medhjälpare;

9. med "internationell befordran" förstås varje befordran där, enligt befordringsavtalet, avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befordringsavtalet eller fastställd turlista skall anlöpa hamn i annan stat under resan;

10. med "organisation" förstås Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen.

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 under punkt 1 i denna artikel är denna konvention inte tillämplig när befordringen 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

Bortfraktarens ansvar

1. Bortfraktaren skall svara för skada som följd av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada och för förlust av eller skada på

aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

ARTICLE 4

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

ARTICLE 4

Performing carrier

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting withtin the scope of their employment.

resgods, om den händelse som orsakade skadan inträffade under befordringen och berodde på fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans anställda eller andra som han anlitat för befordringen, när de handlar i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

2. Bevisbördan för att den händelse som har orsakat förlusten eller skadan har inträffat under befordringen och för omfattningen av förlusten eller skadan skall ligga på käranden.

3. Om en passagerare har avlidit eller åsamkats kroppsskada eller om handresgods har förkommit eller skadats till följd av eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller fel i fartyget, skall det antas att fel eller försummelse har begåtts av bortfraktaren eller av hans anställda eller andra som han anlitat för befordringen i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, om inte motsatsen bevisas. I fråga om förlust av eller skada på annat resgods skall oberoende av vad slags händelse som har orsakat förlusten eller skadan, fel eller försummelse av angivet slag antas föreligga, om inte motsatsen bevisas. I alla andra fall skall bevisbördan för fel eller försummelse ligga på käranden.

ARTIKEL 4

Utförande transportör

1. Om utförandet av befordringen eller en del av denna har anförtrotts en utförande transportör förblir bortfraktaren ändå ansvarig för hela befordringen enligt bestämmelserna i denna konvention. Dessa bestämmelser skall dessutom gälla för den utförande transportören[1] beträffande den del av befordringen som han utför.

2. Såvitt gäller den befordran som utförs av den utförande transportören svarar bortfraktaren för handlande eller underlåtenhet av den utförande transportören och av hans anställda och andra som han anlitar för befordringen, när de handlar i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

[1] Enligt den franska texten: "den utförande transportören liksom hans anställda och personer som han anlitat för befordringen." Eftersom konventionen i huvudsak utarbetats med den engelska texten som grundtext har översättningen baserats på denna.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

ARTICLE 5

Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

ARTICLE 6

Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

ARTICLE 7

Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700 000

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

ARTICLE 5

Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

ARTICLE 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

ARTICLE 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in

3. Har bortfraktaren genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser, som inte åläggs genom denna konvention eller avstått från rättigheter som följer av denna konvention binder denna den utförande transportören endast om han uttryckligen och skriftligen har samtyckt härtill.

4. När både bortfraktaren och den utförande transportören är ansvariga skall ansvaret, i den utsträckning ansvar föreligger, vara solidariskt.

5. Vad som föreskrivs i denna artikel skall inte utgöra hinder för regress mellan bortfraktaren och den utförande transportören.

ARTIKEL 5

Värdesaker

Bortfraktaren är inte ansvarig för förlust av eller skada på pengar, värdepapper, guld, silver, juveler, smycken, konstföremål eller andra värdesaker utom när sådana värdesaker har deponerats hos bortfraktaren med uttrycklig överenskommelse om att de skall förvaras under säkerhet, i vilket fall bortfraktaren är ansvarig intill den gräns som anges i artikel 8 punkt 3, såvida inte överenskommelse har träffats om en högre gräns enligt artikel 10 punkt 1.

ARTIKEL 6

Medvållande

Om bortfraktaren visar att passageraren genom fel eller försummelse har orsakat eller medverkat till passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på dennes resgods, kan den domstol som handlägger målet, i överensstämmelse med dess nationella lag, helt eller delvis befria bortfraktaren från ansvarighet.

ARTIKEL 7

Ansvarsbegränsning för personskada

1. Bortfraktarens ansvar för passagerares död eller kroppsskada skall i intet fall överstiga 700 000 francs per resa. Om skadestånd enligt

francs par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée.

ARTICLE 8

Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 12 500 francs par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 50 000 francs par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 18 000 francs par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1 750 francs en cas de dommages causés à un véhicule et 200 francs par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

ARTICLE 9

Unité monétaire et conversion

1. Le franc mentionné dans la présente Convention est considéré comme une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

ARTICLE 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

ARTICLE 9

Monetary unit and conversion

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

domstolslandets lag utdöms i form av periodiska utbetalningar skall dessa utbetalningars kapitalvärde inte överstiga den nyss nämnda gränsen.

2. Utan hinder av vad som sägs i punkt 1 i denna artikel får i varje fördragsslutande stats nationella lagstiftning, såvitt gäller bortfraktare som är medborgare i staten i fråga, föreskrivas en högre ansvarsgräns per capita.

ARTIKEL 8

Ansvarsbegränsning för förlust av eller skada på resgods

1. Bortfraktarens ansvar för förlust av eller skada på handresgods skall inte i något fall överstiga 12 500 francs per passagerare och resa.

2. Bortfraktarens ansvar för förlust av eller skada på fordon, inbegripet allt resgods som fraktas i eller på fordonet, skall inte i något fall överstiga 50 000 francs per fordon och resa.

3. Bortfraktarens ansvar för förlust av eller skada på annat resgods än som nämns i punkterna 1 och 2 i denna artikel skall inte i något fall överstiga 18 000 francs per passagerare och resa.

4. Bortfraktaren och passageraren kan komma överens om att bortfraktarens ansvar skall gälla med ett avdrag om högst 1 750 francs vid fordonsskada och högst 200 francs per passagerare vid förlust av eller skada på annat resgods, varvid beloppet i fråga skall avräknas från förlusten eller skadan.

ARTIKEL 9

Myntenhet och omräkning

1. Franc som avses i denna konvention skall anses motsvara en enhet bestående av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet.

2. Les montants visés aux articles 7 et 8 sont convertis en la monnaie de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la parité officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 1 du présent article, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. En l'absence de parité officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé détermine ce qu'il considère comme la parité officielle à adopter aux fins d'application de la présente Convention.

ARTICLE 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

ARTICLE 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 12

Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en

2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

ARTICLE 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

ARTICLE 11

Defences and limits for carriers' servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

ARTICLE 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any

2. De i artiklarna 7 och 8 nämnda beloppen skall omräknas till domstolslandets nationella valuta på grundval av denna valutas officiella värde i förhållande till den i punkt 1 i denna artikel angivna enheten på dagen för domen eller den dag parterna kommer överens om. Om något sådant officiellt värde inte finns skall behörig myndighet i staten i fråga bestämma vad som skall anses som officiellt värde såvitt avser denna konvention.

ARTIKEL 10

Tilläggsbestämmelser om ansvarsgränser

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre ansvarsgränser än som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

2. Ränta på skadestånd och rättegångskostnader skall inte omfattas av de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

ARTIKEL 11

Befrielse från och begränsning av ansvar för bortfraktarens anställda

Om talan med anledning av skada som omfattas av denna konvention väcks mot någon av bortfraktarens eller den utförande transportörens anställda eller andra som de anlitat för befordringen har en sådan anställd eller medhjälpare, om han visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvar som bortfraktaren eller den utförande transportören är berättigade att åberopa enligt denna konvention.

ARTIKEL 12

Sammanläggning av fordringar

1. Ansvarsgränserna i artiklarna 7 och 8 skall tillämpas på summan av samtliga skadeståndskrav som har uppkommit i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i

responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

ARTICLE 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

one passenger or the loss of or damage to his luggage.

2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

ARTICLE 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

anledning av förlust av eller skada på hans resgods.

2. I fråga om befordran som har utförts av en utförande transportör skall summan av de skadeståndsbelopp som bortfraktaren och den utförande transportören samt deras anställda och andra som de anlitat för befordringen, vilka handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, förpliktas utge inte överstiga det högsta belopp som enligt denna konvention kan komma i fråga för antingen bortfraktaren eller den utförande transportören; ingen av de nämnda personerna skall dock vara ansvarig med ett belopp överstigande den gräns som gäller för honom.

3. Närhelst en av bortfraktarens eller den utförande transportörens anställda eller medhjälpare enligt artikel 11 i denna konvention har rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8, får summan av de skadeståndsbelopp som bortfraktaren, eller i förekommande fall den utförande transportören, och den anställde eller medhjälparen i fråga förpliktas utge inte överstiga dessa gränser.

ARTIKEL 13

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

1. Bortfraktaren har inte rätt att åberopa de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 och i artikel 10 punkt 1 om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

2. Bortfraktarens eller utförande transportörens anställda eller andra som de anlitat för befordringen har inte rätt att åberopa dessa ansvarsgränser om det visas att de, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

ARTICLE 14

Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

ARTICLE 14

Basis for claims

No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

ARTICLE 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :

i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;

ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

ARTICLE 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to luggage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

ARTICLE 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

ARTICLE 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

ARTIKEL 14

Grunden för skadeståndskrav

Talan angående skadestånd i anledning av att en passagerare avlidit eller åsamkats kroppsskada eller i anledning av förlust av eller skada på resgods får inte väckas mot bortfraktaren eller den utförande transportören annat än enligt denna konvention.

ARTIKEL 15

Reklamation vid förlust av eller skada på resgods

1. Passageraren skall skriftligen underrätta bortfraktaren eller person som denne anlitat för befordringen:

(a) vid uppenbar skada på resgods:

(i) i fråga om handresgods, före eller i samband med passagerarens ilandstigning;

(ii) i fråga om allt annat resgods, före eller i samband med dess utlämnande;

(b) vid resgodsskada som inte är uppenbar eller vid förlust av resgods, inom 15 dagar från dagen för ilandstigningen eller resgodsets utlämnande eller från den tidpunkt då sådant utlämnande skulle ha ägt rum.

2. Om passageraren inte iakttar föreskrifterna i denna artikel skall han antas ha mottagit resgodset i oskadat skick, såvida inte motsatsen bevisas.

3. Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om vid tiden för mottagandet resgodsets skick har varit föremål för gemensam besiktning eller inspektion.

ARTIKEL 16

Preskriptionstid för skadeståndsfordringar

1. Skadeståndsfordringar på grund av passagerares död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgods preskriberas efter en tid av två år.

2. Preskriptionstiden skall räknas enligt följande:

a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

ARTICLE 17

Juridiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente Convention :

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est

(a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

ARTICLE 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

(a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to

(a) vid kroppsskada, från dagen för passagerarens ilandstigning;

(b) vid dödsfall under befordringen, från den dag passageraren skulle ha stigit iland och, ifall kroppsskada under befordringen lett till passagerarens död efter ilandstigningen, från dagen för dödsfallet, förutsatt att denna tidsperiod inte överstiger tre år från ilandstigningsdagen;

(c) vid förlust av eller skada på resgods, från dagen för ilandstigningen eller, om den dagen är senare, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum.

3. Domstolslandets lag skall bestämma villkoren för förlängning av och avbrott i preskriptionstiden; dock skall i intet fall talan enligt denna konvention kunna väckas efter utgången av en tid om tre år från dagen för passagerarens ilandstigning eller, om den dagen är senare, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum.

4. Utan hinder av vad som sägs i punkterna 1–3 i denna artikel kan preskriptionstiden förlängas genom en förklaring av bortfraktaren eller genom överenskommelse mellan parterna efter skadans uppkomst. Förklaringen eller överenskommelsen skall ske skriftligen.

ARTIKEL 17

Laga domstol

1. Talan enligt denna konvention skall, enligt kärandens val, väckas vid någon av nedan uppräknade domstolar, förutsatt att domstolen är belägen i en fördragsslutande stat:

(a) domstolen för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse; eller

(b) domstolen för avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet; eller

(c) domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den

soumis à la juridiction de celui-ci;

d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

ARTICLE 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLE 20

Dommage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention :

jurisdiction in that State, or

(d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 19

Other conventions on limitation of liability

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

ARTICLE 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

staten och är underkastad dess domsrätt; eller

(d) domstol i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

2. Efter det att den händelse som orsakat skadan har inträffat får parterna avtala att tvist om skadestånd skall hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän.

ARTIKEL 18

Avtalsbestämmelsers ogiltighet

Varje överenskommelse som har träffats före den händelse som har orsakat en passagerares död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på hans resgods och som syftar till att befria bortfraktaren från hans ansvarighet 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 punkt 4, ogiltig liksom varje sådan överenskommelse som avser att kasta om bortfraktarens bevisbörda eller begränsa den valmöjlighet som anges i artikel 17 punkt 1; ogiltigheten av en sådan överenskommelse skall dock inte föranleda att befordringsavtalet blir ogiltigt utan detta förblir underkastat bestämmelserna i denna konvention.

ARTIKEL 19

Andra konventioner om ansvarsbegränsning

Denna konvention skall inte inskränka bortfraktarens, utförande transportörens och deras anställdas eller medhjälpares rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

ARTIKEL 20

Atomskada

Ansvar skall inte uppkomma enligt denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka:

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire;

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.

ARTICLE 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

ARTICLE 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

ARTICLE 22

Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

ARTICLE 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 23

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31

ARTICLE 23

Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization until 31

(a) om atomanläggningsinnehavaren är ansvarig för skadan enligt antingen Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om tredje mans ansvar på atomenergiens område i dess lydelse enligt ett den 28 januari 1964 avslutat tilläggsprotokoll eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller

(b) om atomanläggningsinnehavaren är ansvarig för skadan på grund av nationell lag som reglerar ansvaret för sådan skada, förutsatt att sådan lag i alla hänseenden är lika gynnsam för personer som lider skada som antingen Paris- eller Wienkonventionen.

ARTIKEL 21

Kommersiell befordran som utförs av offentlig myndighet

Denna konvention skall tillämpas på kommersiell befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet enligt ett 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 skriftlig underrättelse till organisationens generalsekreterare.

ARTIKEL 23

Undertecknande, ratifikation och anslutning

1. Denna konvention är öppen för undertecknande vid organisationens högkvarter till och med den

décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

ARTICLE 24

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

ARTICLE 25

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

December 1975 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may become Parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 24

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For any State which subsequently signs this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

ARTICLE 25

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

31 december 1975 samt är därefter öppen för anslutning.

2. Stat kan tillträda denna konvention genom:

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande;

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(c) anslutning.

3. Ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deponering hos organisationens generalsekreterare av ett i behörig form upprättat instrument.

ARTIKEL 24

Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft nittionde dagen efter den dag då tio stater antingen har undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller har deponerat erforderliga instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning.

2. För stat som senare undertecknar denna konvention utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller deponerar sina instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, skall konventionen träda i kraft nittionde dagen efter dagen för sådant undertecknande eller sådan deponering.

ARTIKEL 25

Uppsägning

1. Denna konvention får sägas upp av fördragsslutande stat, när som helst efter den dag då konventionen trätt i kraft för dess vidkommande.

2. Uppsägning skall verkställas genom deponering av ett instrument hos organisationens generalsekreterare vilken skall underrätta alla övriga stater om mottagandet av uppsägningsinstrumentet och om dagen för dess deponering.

3. Uppsägning träder i kraft ett år efter det att ett uppsägningsinstrument har deponerats eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

ARTICLE 26

Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.

ARTICLE 27

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;

iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 26

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in accordance with this Article shall be bound by the Convention as amended.

ARTICLE 27

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States and to all States which have acceded to this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTIKEL 26

Revidering och ändring

1. Organisationen kan sammankalla en konferens för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

3. Stat som ansluter sig till denna konvention efter ikraftträdandet av en ändring vilken har godkänts av en konferens som har sammankallats enligt denna artikel skall vara bunden av konventionen i dess ändrade lydelse.

ARTIKEL 27

Deponering

1. Denna konvention skall deponeras hos organisationens generalsekreterare.

2. Organisationens generalsekreterare skall:

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om:

(i) varje nytt undertecknande och ny deponering av ett instrument samt dagen därför;

(ii) dagen för konventionens ikraftträdande;

(iii) varje uppsägning av konventionen och den dag då uppsägningen träder i kraft;

(b) översända bestyrkta avskrifter av denna konvention till alla signatärstater och till alla stater som har anslutit sig till konventionen.

3. Så snart denna konvention har trätt i kraft skall en bestyrkt avskrift av konventionen överlämnas av organisationens generalsekreterare till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

ARTICLE 28

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT A ATHENES ce treize décembre mil neuf cent soixante-quatorze.

ARTICLE 28

Languages

This Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General of the Organization and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

DONE AT ATHENS this thireteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-four.

ARTIKEL 28

Språk

Denna konvention är upprättad i ett enda originalexemplar på engelska och franska, varvid båda texterna äger lika vitsord. Officiella översättningar på ryska och spanska skall iordningställas av organisationens generalsekreterare och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

UPPRÄTTAD I ATEN den 13 december 1974.

Bilaga 3 Uppställning över begränsningsbeloppen enligt artikel 6 i 1976 års begränsningskonvention jämförda med motsvarande belopp i 1957 års konvention

Utgångspunkter vid beräkningen: 15 Poincaréfrancs = 1 SDR = 5 kr. 50 öre.

Bruttoton	Personskador			Sakskador		
	1957	1976		1957	1976	
	Kr.	Kr.	SDR	Kr.	Kr.	SDR
300	231 000	1 831 500	333 000	110 000	918 500	167 000
500	385 000	1 831 500	333 000	183 333	918 500	167 000
1 000	770 000	3 206 500	583 000	366 666	1 377 750	250 500
3 000	2 310 000	8 706 500	1 583 000	1 100 000	3 214 750	584 500
6 000	4 620 000	14 201 000	2 582 000	2 200 000	5 970 250	1 085 500
10 000	7 700 000	21 527 000	3 914 000	3 666 666	9 644 250	1 753 500
15 000	11 550 000	30 684 500	5 579 000	5 500 000	14 236 750	2 588 500
20 000	15 400 000	39 842 000	7 244 000	7 333 332	18 829 250	3 423 500
25 000	19 250 000	48 999 500	8 909 000	9 166 666	23 421 750	4 258 500
30 000	23 100 000	58 157 000	10 574 000	11 000 000	28 014 250	5 093 500
35 000	26 950 000	65 032 000	11 824 000	12 833 332	31 451 750	5 718 500
40 000	30 800 000	71 907 000	13 074 000	14 666 664	34 889 250	6 343 500
50 000	38 500 000	85 657 000	15 574 000	18 333 332	41 764 250	7 593 500
60 000	46 200 000	99 407 000	18 074 000	22 000 000	48 639 250	8 843 500
70 000	53 900 000	113 157 000	20 574 000	25 666 664	55 514 250	10 093 500
80 000	61 600 000	122 342 000	22 244 000	29 333 328	60 079 250	10 923 500
90 000	69 300 000	131 527 000	23 914 000	33 000 000	64 644 250	11 753 500
100 000	77 000 000	140 712 000	25 584 000	36 666 664	69 209 250	12 583 500
150 000	115 500 000	186 637 000	33 934 000	55 000 000	92 034 250	16 733 500
200 000	154 000 000	232 562 000	42 284 000	73 333 328	114 859 250	20 883 500
240 000	184 800 000	269 302 000	48 964 000	88 000 000	133 119 250	24 203 500

Bilaga 4 Rapporterade fall under tiden 1968–1977 då begränsningsreglerna i 1957 års ansvarsbegränsningskonvention blivit tillämpliga eller åberopats

Svenska fartyg inklusive fritidsbåtar försäkrade i svenska försäkringsbolag

Namn	Tidpunkt för försäkringsfallet	Ansvarsbegränsn. beloppets storlek i kr	Storlek på kravet i kr	Skadeorsak
A. Sakskador				
Saxen	jan. 1972	175 000	275 000	Kollision med utländskt fartyg
Barken GG 451	juli 1973	204 000	1 529 000	Kollision med utländskt fartyg
Svanfors S/4 Drabant	mars 1972	52 000	179 000	Kollision med svenskt fartyg
segelbåt	juli 1972	54 700	92 000	Kollision med utländsk segelbåt
Laila av Rönnäng	jan. 1975	147 000	285 000	Kollision färjeterminal (utländsk)
Laila av Rönnäng	sept. 1977	156 000	504 000	Kollision med utländskt fartyg
Thuntank 2	nov. 1977	370 000	405 000	Kollision med fyr i Sverige
Runo	sept. 1974	148 100	789 000	Kollision med två svenska färjor, som i sin tur kolliderade med bro
Rigon	okt. 1971	109 100	225 000	Kollision med utländskt fartyg
Runo	maj 1975	152 600	750 000	Kollision med utländskt fartyg och dykdalber
Otello	mars 1970	ca 600 000	2 758 800	Bärgning och reparation av flytdocka
Rigon	nov. 1976	111 300	996 500	Kollision med utländsk färja
Marlena	aug. 1968	372 400	1 350 000	Kollision med bro i Sverige
Ekfjord	nov. 1972	387 900	790 000	Kollision med utländsk färja
Bergbritt	aug. 1968	146 500	200 000	Kollision med betongbrygga i Sverige
Rana	okt. 1977	54 700	64 100	Kollision med arbetspråm och pir
Polar	aug. 1977	58 800	58 800	Kollision med utländskt fartyg
Älvtank	jan. 1976	69 500	105 900	Kollision med bro i Sverige
Carita	dec. 1975	ca 1 200 000	6 750 000	Totalförlust av fartyg och last. Utländska lastreklamenter
Gapern	nov. 1973	ca 665 000	3 000 000	Totalförlust av fartyg och last. Utländska lastreklamenter. Uppgörelse med 1 miljon p. g. a. oenighet rörande beräkning av Poincaréfranc.

B. Personskador
Inga kända krav överstigande globalbegränsningen.

Utöver ovanstående har globalbegränsningen under 10-års perioden i vissa fall utnyttjats då det gäller krav mot fartyg för oljespill.

Bilaga 5 Nordiska parallelltexter

1 Förslag till ändringar i 10 kap. i de danska, norska och svenska sjölagarna resp. 2 kap. i den finska sjölagen

Dansk text

TIENDE KAPITEL

Om ansvar og ansvarsbegrænsning

– – –

Om retten til ansvarsbegrænsning

§ 234

Stk. 1. Rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i dette kapitel. Samme ret har en ejer af et skib, som ikke er reder, en bruger, befragter, disponent samt enhver, der yder tjeneste i direkte forbindelse med bjærgningsarbejde, herunder arbejde som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 og 6.

Stk. 2. Også personer, som rederen eller andre nævnt i stk. 1 svarer for, kan begrænse deres ansvar efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 3. Den, der forsikrer mod ansvar for krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, har samme ret til at begrænse ansvaret som den sikrede selv.

§ 235

Stk. 1. Retten til ansvarsbegrænsning foreligger, uanset ansvarsgrundlaget, for så vidt angår krav i anledning af:

1. skade på person eller ejendom, dersom skaden opstår om bord på skibet eller i direkte forbindelse med driften af skibet eller med bjærgning,

2. tab som følge af forsinkelse med befordringen til søs af gods, passagerer eller deres rejsegods,

3. tab som følge af krænkelse af en ikkekontraktsmæssig rettighed, dersom skaden er

Finlandssvensk text

ANDRA KAPITLET

Om fartygs redare, redares ansvarighet och om ansvarsbegränsning

– – –

12 §

Redare har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel. Samma rätt har sådan ägare av fartyg som inte är redare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe, fartygets befraktare samt envar som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder som anges i 13 § 1 mom. 4, 5 och 6 punkterna.

Görs ansvar gällande mot någon, för vilken redaren eller annan i 1 mom. avsedd person svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel.

Försäkringsgivare, som meddelat försäkring av krav, vilket är underkastat begränsning enligt detta kapitel, har samma rätt att begränsa sin ansvarighet som försäkringshavaren.

13 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar i anledning av:

1. person- eller sakskada, om skadan uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning;

2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods;

3. annan skada, om den orsakats av intrång i rättighet som inte grundar sig på avtal, och

Norsk text

TIENDE KAPITTEL

Rederens ansvar

– – –

II. Ansvarsbegrensning

§ 234. Personer med rett till ansvarsbegrensning

Rederen, skipets eier, befrakteren eller disponenten kan begrense sitt ansvar etter reglene i dette kapittel. Det samme gjelder enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med bergning, herunder tiltak som nevnt i § 235 første ledd nr. 4, 5 og 6.

Gjøres ansvar gjeldende mot noen som rederen eller andre nevnt i første ledd svarer for, har også denne rett til begrensning.

Den som har forsikret ansvar for krav undergitt begrensning, har samme rett til begrensning som sikrede selv.

§ 235. Krav undergitt begrensning

Retten til ansvarsbegrensning gjelder, uansett grunnlaget for ansvaret, krav i anledning av

1. personskade eller tingsskade, dersom skaden er oppstått ombord eller i direkte forbindelse med driften av skipet eller med bergning;

2. skade som følge av forsinkelse med befordring til sjøs av gods, passasjerer eller deres reisegods;

3. annen skade dersom den er forårsaket ved krenkelse av en ikke-kontraktsmessig rett,

Svensk text

TIONDE KAPITLET

Om redares ansvarighet

– – –

234 §

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel. Samma rätt har sådan ägare av fartyg som ej är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 235 § första stycket 4, 5 och 6.

Om ansvar görs gällande mot någon, för vilken redaren eller annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.

Den som meddelat försäkring av ansvarighet för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

235 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller bärgning,

2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,

3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet, som inte grundar sig på

Dansk text

opstået i direkte forbindelse med driften av skibet eller med bjærgning,

4. hævning, fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af et skib, der er sunket, strandet, forladt eller slået til vrag, og af hvad der er eller har været om bord på et sådant skib,

5. fjernelse, ødelæggelse eller uskadeliggørelse af skibets ladning,

6. forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse tab, som er eller ville være undergivet ansvarsbegrænsning, samt tab, som skyldes sådanne forholdsregler.

Stk. 2. Har den ansvarlige et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved den samme hændelse, kan han kun begrænse sit ansvar for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 236

Retten til ansvarsbegrænsning omfatter ikke:

1. Krav på bjærgeløn, groshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt for forholdsregler som nævnt i § 235, stk. 1, nr. 4, 5 eller 6,

2. krav i anledning af olieskade af den art, som er nævnt i § 267,

3. krav undergivet en international konvention eller national lov, som regulerer eller forbyder begrænsning af ansvaret for atomskader,

4. krav i anledning af atomskade, forårsaget af et atomdrevet skib,

5. krav i anledning af skade som påføres ansatte hos personer, der er nævnt i § 234, stk. 1, og som udfører arbejde i skibets tjeneste eller i forbindelse med bjærgning,

6. krav på renter og sagsomkostninger.

Finlandssvensk text

skadan uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning;

4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, vilket sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak;

5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last; samt

6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada, för vilken ansvarsbegränsning gäller, samt skada som orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sin ansvarighet motfordran mot borgenären och grundar sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordran som överstiger motfordran.

14 §

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte:

1. bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärd som avses i 13 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten;

2. fordran i anledning av oljeskada av det slag som avses i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80) och som orsakats av fartyg, vilket befordrade beständig olja såsom bulklast;

3. fordran underkastad internationell konvention eller nationell lag, som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada;

4. fordran i anledning av atomskada vållad av atomenergifartyg;

5. fordran i anledning av skada som åsamkats någon som avses i 12 § 2 mom. och vars åligganden står i samband med fartygets drift eller bärgningen; eller

6. ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Norsk text

og er oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet eller med bergning;

4. hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært ombord i skipet;

5. fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;

6. tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville være begrenset for, samt tap som skyldes slike tiltak.

Dersom den ansvarlige kan gjøre gjeldende et motkrav, og krav og motkrav er oppstått ved samme hendelse, kan begrensning bare kreves for den del av kravet som overstiger motkravet.

§ 236. Krav unntatt fra begrensning.

Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke

1. krav på bergelønn, felleshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt vedrørende tiltak som nevnt i § 235 første ledd nr. 4, 5 eller 6;

2. krav i anledning av oljesøl av den art som er nevtn i § 267;

3. krav undergitt internasjonal konvensjon eller nasjonal lov som regulerer eller forbyr ansvarsbegrensning for atomskade;

4. krav i anledning av atomskade voldt av et atomdrevet skip;

5. krav i anledning av skade som påføres arbeidstaker som omfattes av § 234 annet ledd og som har arbeidsoppgaver i forbindelse med driften av skipet eller bergningen;

6. krav på renter og saksomkostninger.

Svensk text

avtal, och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, vilket sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak,

5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, samt

6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada, för vilken ansvarsbegränsning gäller, samt skada som orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

236 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärd som avses i 235 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. fordran med anledning av oljeskada av det slag som avses i 1 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss och som orsakats av fartyg som befordrade olja som bulklast,

3. fordran underkastad en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4. fordran med anledning av atomskada vållad av ett atomfartyg,

5. fordran med anledning av skada som åsamkats anställd som avses i 234 § andra stycket och vilkens åligganden står i samband med fartygets drift eller bärgningen, samt

6. fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Dansk tex:

§ 237

Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Begrænsningsbeløbenes størrelse

§ 238

Stk. 1. For krav som følge af, at skibets egne passagerer dør eller kommer til skade, er ansvarsgrænsen 46 666 SDR multipliceret med det antal passagerer, skibet ifølge dets certifikat har tilladelse til at medføre, dog højst 25 mill. SDR.

Stk. 2. For andre krav i anledning af personskade er ansvarsgrænsen 333 000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

for hvert ton fra 501 til 3 000 tons med 500 SDR,

for hvert ton fra 3001 til 30 000 tons med 333 SDR,

for hvert ton fra 30 001 til 70 000 tons med 250 SDR og

for hvert ton over 70 000 tons med 167 SDR.

Stk. 3. Ansvarsgrænsen for alle andre krav samt en eventuel udækket del af krav som nævnt i stk. 2 er 167 000 SDR. For skibe med en tonnage på mere end 500 tons forhøjes ansvarsgrænsen således:

for hvert ton fra 501 til 30 000 tons med 167 SDR,

for hvert ton fra 30 001 til 70 000 tons med 125 SDR og

for hvert ton over 70 000 tons med 83 SDR.

Finlandssvensk text

15 §

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte för den, som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

16 §

1. För fordringar i anledning av personskada, som tillfogats fartygets passagerare, är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner särskilda dragningsrätter.

2. För andra fordringar i anledning av personskada än sådana som avses i 1 mom. är ansvarsgränsen för fartyg, vars dräktighet inte överstiger 500 ton, 333 000 särskilda dragningsrätter. Överstiger fartygets dräktighet 500 ton, höjs ansvarsgränsen enligt följande:

a) för varje ton från 501 till 3 000 ton, med 500 särskilda dragningsrätter;

b) för varje ton från 3 001 till 30 000 ton, med 333 särskilda dragningsrätter;

c) för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, med 250 särskilda dragningsrätter; samt

d) för varje ton över 70 000, med 167 särskilda dragningsrätter.

3. För andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 mom. samt fordringar, vilka inte tillgodoses med de i 2 mom. nämnda beloppen, är ansvarsgränsen för fartyg, vars dräktighet inte överstiger 500 ton, 167 000 särskilda dragningsrätter. Överstiger fartygets dräktighet 500 ton, höjs ansvarsgränsen enligt följande:

a) för varje ton från 501 till 30 000 ton, med 167 särskilda dragningsrätter;

b) för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, med 125 särskilda dragningsrätter; samt

c) för varje ton över 70 000 ton, med 83 särskilda dragningsrätter.

Norsk text

§ 237. Handlemåte som hindrer begrensning

En ansvarlig kan ikke begrense sitt ansvar dersom det godtgjøres at han selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

§ 238. Ansvarsgrense

1. For krav i anledning av personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 46 666 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre, dog ikke mer enn 25 millioner SDR.

2. For andre krav i anledning av personskade er ansvarsgrensen 333 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 500 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:

for hvert tonn fra 501 til 3 000 tonn, med 500 SDR,

for hvert tonn fra 3 001 til 30 000 tonn, med 333 SDR,

for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 250 SDR, og

for hvert tonn over 70 000 tonn, med 167 SDR.

3. Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr. 2, er 167 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 500 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:

for hvert tonn fra 501 til 30 000 tonn, med 167 SDR,

for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 125 SDR, og

for hvert tonn over 70 000 tonn, med 83 SDR.

Svensk text

237 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger ej för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

238 §

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

1. För fordringar med anledning av personskada, som tillfogats fartygets egna passagerare, är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen för fartyg, vars tonnage inte överstiger 500 ton, 333 000 SDR. Överstiger fartygets tonnage 500 ton höjs ansvarsgränsen enligt följande:

för varje ton från 501 till 3 000 ton med 500 SDR,

för varje ton från 3 001 till 30 000 ton med 333 SDR,

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton med 250 SDR, och

för varje ton över 70 000 ton med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som inte tillgodoses med de i 2 angivna beloppen är ansvarsgränsen för fartyg, vars tonnage inte överstiger 500 ton, 167 000 SDR. Överstiger fartygets tonnage 500 ton höjs ansvarsgränsen enligt följande:

för varje ton från 501 till 30 000 ton med 167 SDR,

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton med 125 SDR, och

för varje ton över 70 000 ton med 83 SDR.

Dansk text

Stk. 4. Ansvarsgrænserne i stk. 1 til 3 gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse, mod rederen, ejeren, brugeren, befragteren og disponenten, samt de personer, som de svarer for.

Stk. 5. Hvis bjærgere ikke opererer fra skib eller kun opererer fra det skib, som bjærgningen gælder, beregnes ansvarsgrænserne efter en tonnage på 1 500 tons. Ansvarsgrænserne gælder summen af alle krav, som opstår ved en og samme hændelse mod bjærgerne og de personer, de svarer for.

Stk. 6. Med skibets tonnage menes bruttotonnagen beregnet efter reglerne om måling af tonnage i annex I til den internationale konvention om måling af skibe fra 1969. Ved SDR forstås den i § 366 omhandlede regneenhed.

Fordelingen av begrænsningsbeløbene

§ 239

Stk. 1. Hvert begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne i forhold til deres krav.

Stk. 2. Såfremt beløbet i medfør af § 238, stk. 2, ikke er tilstrækkeligt til at dække de der nævnte fordringer, dækkes den udækkede del i lige forhold med andre krav af det i § 238, stk. 3, nævnte begrænsningsbeløb.

Stk. 3. Den, som helt eller delvis har betalt et krav, inden begrænsningsbeløbene er fordelt, indtræder i fordringshaverens ret til dækning i forhold til det betalte beløb.

Stk. 4. Godtgør nogen, at han senere kan blive nødt til at betale et krav helt eller delvis, og at han herved vil indtræde i fordringshaverens ret til dækning, kan retten beslutte, at der skal reserveres et tilstrækkeligt beløb, således at han senere kan få dækket sit krav efter stk. 3.

Finlandssvensk text

4. Ansvarsgränserna i 1–3 mom. gäller summan av alla till följd av en och samma händelse uppkomna fordringar mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe och fartygets befraktare samt mot envar, för vilka dessa svarar.

5. Ansvarsgränserna för bärgare, som inte utför bärgningsarbete från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 1 500 ton. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot sådan bärgare och mot envar, för vilken han svarar.

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till (1969 års internationella skeppsmätningskonvention). Med särskild dragningsrätt avses den räkneenhet som definieras i 279 §.

17 §

Varje ansvarsbelopp fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar, för vilka ansvarsgränsen gäller.

Förslår i 16 § 2 mom. avsedda belopp inte till betalning av där nämnda fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det i 16 § 3 mom. avsedda beloppet och med samma rätt som där nämnda fordringar.

Har redaren eller annan, innan ansvarsbelopp fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han intill det belopp han betalat, i borgenärens rätt.

Visar redaren eller annan, att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt 3 mom., kan domstol förordna, att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna framställa sina krav.

Norsk text

4. Ansvarsgrensene i nr. 1 til 3 gjelder summen av alle krav som oppstår ved én og samme hendelse mot rederen, skipets eier, hel- eller delbefrakteren og disponenten, samt enhver som noen av disse svarer for. En tilsvarende grense gjelder for summen av alle krav som oppstår ved én og samme hendelse mot stykkgodsbefrakteren og noen som han svarer for.

5. Hvis bergere ikke opererer fra noe skip eller bare opererer fra det skip som bergningen gjelder, beregnes ansvarsgrensene etter en tonnasje på 1 500 tonn. Ansvarsgrensene gjelder summen av alle krav som oppstår ved én og samme hendelse mot bergerne og enhver som de svarer for.

6. Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til den internasjonale skibsmålingskonvensjonen av 1969. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 373.

Svensk text

4. Ansvarsgränserna i 1–3 gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot redaren, ägare av fartyg som ej är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift och fartygets befraktare 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 ett fartyg med ett tonnage på 1 500 ton. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse mot sådan bärgare och mot någon för vilken han svarar.

6. Med fartygets tonnage avses bruttotonnaget beräknat enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

§ 239. Fordeling av ansvarsbeløpene

Hvert ansvarsbeløp skal fordeles på de krav som er undergitt begrensning, i forhold til de godtgjorte beløp.

Dersom det beløp som er nevnt i § 238, nr. 2, ikke dekker fullt ut de krav som beløpet gjelder for, dekkes resten på like linje med andre krav av det beløp som er nevnt i § 238 nr. 3.

Den som har betalt et krav helt eller delvis før fordeling av ansvarsbeløpet er foretatt, trer for så vidt inn i kreditors rett til dekning.

Godtgjør noen at han senere kan bli nødt til å betale et krav helt eller delvis, og at han i så fall vil tre inn i kreditors rett til dekning, kan retten sette til side et tilstrekkelig beløp, slik at han senere kan kreve dekning i samsvar med reglene i tredje ledd.

239 §

Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.

Om det belopp som avses i 238 § 2 inte räcker till för betalning av där angivna fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det i 238 § 3 nämnda beloppet med samma rätt som där angivna fordringar.

Har redaren eller annan, innan ansvarsbelopp fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han intill det belopp han betalat i borgenärens rätt.

Visar redaren eller annan att han framdeles kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, kan rätten förordna att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

Dansk text

Beskyttelse mod retsforfølgning ved oprettelse af begrænsningsfond

§ 240

Stk. 1. Såfremt der her i landet begæres arrest, anlægges sag eller begæres foretaget andre retlige skridt i anledning af krav, der efter deres art kan begrænses, kan der oprettes en begrænsningsfond ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden anses for oprettet med virkning for alle de personer, der kan påberåbe sig samme ansvarsgrænse og til dækning af alle de krav, som ansvarsgrænsen gælder for.

Stk. 3. Særskilt sag om krav, der er undergivet ansvarsbegrænsning, eller om, hvorvidt de personer, til fordel for hvem fonden er oprettet, har ret til ansvarsbegrænsning, kan ikke anlægges her i landet, efter at der er oprettet en begrænsningsfond i medfør af stk. 1.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m. v. følger af kapitel 15.

§ 241

Stk. 1. Er et krav anmeldt over for en begrænsningsfond, som er oprettet efter § 240, jfr. kapitel 15, eller efter tilsvarende regler i en anden konventionsstat, kan der ikke for dette krav gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet og som har ret til ansvarsbegrænsning.

Finlandssvensk text

18 §

Väcks i Finland talan i anledning av fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning eller framställs här begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol, vid vilken talan har anhängiggjorts, eller hos enligt 11 kap. behörig domstol för den ort, där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts.

Begränsningsfond anses upprättad av alla de personer, vilka kan åberopa samma ansvarsgräns, och till betalning av alla fordringar, för vilka ansvarsgränsen gäller.

Den som har upprättat fonden, dennes ansvarsförsäkringsgivare eller den som har fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning, kan väcka talan i begränsningsmål.

Särskild talan beträffande fordran som är föremål för ansvarsbegränsning eller därom, huruvida den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning, får inte väckas sedan begränsningsfond upprättats.

Om begränsningsfond och talan i begränsningsmål stadgas i lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar (000/00).

19 §

Den som har gjort gällande fordran mot begränsningsfond, vilken upprättats i Finland eller annan stat som är bunden av den i London den 19 november 1976 ingångna konventionen om begränsning av ansvaret för sjörättsliga fordringar, kan inte på grund av denna fordran erhålla kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Norsk text

Svensk text

§ 240. Begrensningsfond og begrensningssøksmål

Hvis det her i riket reises søksmål eller begjæres arrest eller annen tvangsforretning i anledning av krav som etter sin art er undergitt begrensning, kan begrensningsfond opprettes ved vedkommende domstol.

Fondet ansees opprettet på vegne av alle som kan påberope seg samme ansvarsgrense, og til dekning av alle krav som denne gjelder for.

Etter at fondet er opprettet, kan den som har opprettet det, hans ansvarsforsikrer og enhver som har krav som kan kreves dekket i fondet, reise søksmål for å få avgjort spørsmål om ansvar for de enkelte krav, retten til ansvarsbegrensning og fordeling av fondet (begrensningssøksmål). Særskilt søksmål om disse spørsmål kan ikke reises her i riket når fondet er opprettet.

Nærmere regler om begrensningsfond og begrensningssøksmål er gitt i femtende kapittel.

240 §

Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i riket har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder begärts.

En begränsningsfond anses upprättad av alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns och till betalning av alla fordringar för vilka ansvarsgränsen gäller.

Den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller den som har en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning kan väcka talan i begränsningsmål.

Särskild talan om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning eller angående fråga huruvida den som upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning får inte väckas sedan en begränsningsfond upprättats.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 15 kap.

§ 241. Rettsvirkningene av at begrensningsfond er opprettet

1. Den som har fremsatt et krav mot begrensningsfond som er opprettet etter § 240 eller etter tilsvarende regler i annen konvensjonsstat, kan ikke for dette krav begjære arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning.

241 §

Den som gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond, vilken upprättats i Sverige eller annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom, som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Dansk text

Stk. 2. Efter at begrænsningsfond er oprettet her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller andre formuegoder, som tilhører nogen, på hvis vegne fonden er oprettet, og som har ret til ansvarsbegrænsning for krav, som kan gøres gældende mod fonden, jfr. dog § 242, stk. 2. Er der foretaget arrest i skib eller ejendom, eller er der stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal i sådanne tilfælde arresten hæves, eller sikkerheden frigives.

Stk. 3. Efter at begrænsningsfond er oprettet i en anden konventionsstat, kan domstolen afslå begæring om arrest eller udlæg, jfr dog § 242, stk. 2. Er der foretaget arrest eller stillet sikkerhed for at undgå arrest, kan arresten hæves, eller sikkerheden frigives. Begæring om arrest skal afvises, en efter fondsoprettelsen foretagen arrest hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest frigives, såfremt fonden er oprettet,

1) i den havn, hvor den ansvarspådragende hændelse fandt sted, eller, hvis denne ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen,

2) i landsætningshavnen, hvis kravet gælder personskade,

3) i lossehavnen, hvis kravet gælder ladningsskade.

Stk. 4. Reglerne i stk. 1 og 3 kan anvendes tilsvarende, såfremt det godtgøres, at en begrænsningsfond, som er oprettet i en stat, som ikke er konventionsstat, kan sidestilles med en begrænsningsfond som nævnt i § 240.

Stk. 5. Reglerne i stk. 1–4 finder alene anvendelse, såfremt fordringshaveren kan fremsætte krav mod fonden over for den domstol, som administrerer denne, og fonden faktisk er tilgængelig og frit kan overføres til dækning af kravet.

Stk. 6. Med en konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, som er bundet af Londonkonventionen af 1976 om begrænsning af rederens ansvar.

Finlandssvensk text

Sedan begränsningsfond upprättats i Finland, Danmark, Norge eller Sverige, kan kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon, på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning, inte ske i anledning av fordran som kan göras gällande mot fonden. Har handräckning eller utmätning redan skett skall åtgärden upphävas. Säkerhet, som ställts för att avvärja handräckning eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd upphävd, skall friges.

Har begränsningsfond upprättats i annan än i 2 mom. nämnd fördragsslutande stat kan rätten avslå begäran om kvarstad, annan handräckning eller utmätning, upphäva åtgärd som vidtagits eller frige ställd säkerhet. Rätten skall avslå begäran, upphäva åtgärden och frige säkerhet som ställts sedan fonden upprättats om fonden upprättats i:

1. den hamn, i vilken den händelse inträffat, varpå fordran grundas eller, om händelsen inte ägt rum i hamn, den första hamn fartyget anlöpt efter händelsen;

2. landsättningshamnen om fordran avser personskada, som åsamkats person ombord på fartyget; eller

3. lossningshamnen om fordran avser skada på fartygets last.

Stadgandena i 1 och 3 mom. kan ges motsvarande tillämpning om det visas, att begränsningsfond som upprättats i stat, vilken inte biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan jämställas med begränsningsfond som avses i 18 §.

Stadgandena i denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel utfå och till annat land överföra vad som belöper sig på hans fordran.

Norsk text

2. Etter at det er opprettet begrensningsfond her i riket eller i Danmark, Finland eller Sverige, kan arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tillhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning, ikke foretas for krav som kan kreves dekket av fondet. Hvis en tvangsforretning allerede er foretatt, skal den oppheves. Sikkerhet stilt for å avverge eller få opphevet tvangsforretningen skal frigis.

3. Er fondet opprettet i annen konvensjonsstat, kan retten avslå begjæring om arrest eller annen tvangsforretning, oppheve en forretning som er foretatt, eller frigi sikkerhet som er stillet. Retten ska imidlertid avslå begjæringen, oppheve forretning som er foretatt etter at fondet er opprettet, og frigi sikkerhet som er stillet etter dette tidspunkt, dersom fondet er opprettet i

a) den havn hvor den ansvarsbegrunnende hendelse inntraff, eller, om den ikke inntraff i en havn, den første havn skipet anløper etter hendelsen, eller

b) landstigningshavnen, for så vidt kravet gjelder personskade som voldes noen ombord i skipet, eller

c) lossehavnen, for så vidt kravet gjelder skade på skipets last.

4. Reglene i nr. 1 og 3 kan gis tilsvarende anvendelse dersom det godtgjøres at begrensningsfond opprettet i stat som ikke er konvensjonsstat, kan likestilles med begrensningsfond som nevnt i § 240.

5. Reglene i denne paragraf gjelder bare dersom fordringshaveren kan fremsette krav mot fondet for den domstol som bestyrer det, og fondet faktisk er tilgjengelig og fritt overførbart til dekning av kravet.

6. Det verneting som er oppnådd ved arrest eller sikkerhetsstillelse, faller ikke bort ved at arresten blir opphevet eller sikkerheten frigitt etter reglene i nr. 2, 3 eller 4.

Svensk text

Sedan en begränsningsfond upprättats här i riket eller i Danmark, Finland eller Norge, kan kvarstad, annan handräckning eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon, på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning, inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har handräckning eller utmätning redan skett skall åtgärden hävas. Säkerhet som ställts för att avvärja handräckning eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket kan rätten avslå begäran om kvarstad, annan handräckning eller utmätning, häva handräckning eller utmätning som redan skett eller frige säkerhet som ställts. Begäran om handräckning eller utmätning skall dock avslås och, om fonden upprättats innan sådan åtgärd företagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen; eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som åsamkats person ombord på fartyget; eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Bestämmelserna i första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond, som upprättats i en stat som inte är konventionsstat, är jämställbar med begränsningsfond som avses i 240 §.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

Dansk text

§ 241 a

Stk. 1. Efter oprettelsen af en begrænsningsfond sker kære af fogdens nægtelse af at foretage arrest til sø- og handelsretten i København. Kærefristen er 4 uger. Retsplejelovens kapitel 53 finder i øvrigt anvendelse.

Stk. 2. Foretages arrest trods oprettelse af en begrænsningsfond, skal arrestsagen anlægges ved sø- og handelsretten i København.

Stk. 3. Nægtes eller bortfalder arrest, fordi der oprettes begrænsningsfond efter § 240, afgøres spørgsmålet om lovligheden af den begærede arrest samt om eventuel erstatning i anledning af begæringen om arrest af sø- og handelsretten i København, jfr. § 359.

Ansvarsbegrænsning uden oprettelse af begrænsningsfond

§ 242

Stk. 1. Selv om der ikke er oprettet en begrænsningsfond, kan den ansvarlige begrænse ansvaret. Retten skal da alene tage hensyn til de krav, der er gjort gældende under sagen. Såfremt den ansvarlige nedlægger påstand herom, skal der dog i dommen optages et forbehold om, at også andre krav, der er undergivet den samme ansvarsgrænse, medregnes ved ansvarsbegrænsningen.

Stk. 2. En dom efter stk. 1 kan fuldbyrdes efter retsplejelovens almindelige regler herom. Er der i dommen optaget et forbehold som nævnt i stk. 1, og er der oprettet en begrænsningsfond, forinden der er forløbet et sådant tidsrum, at der er blevet mulighed for at fuldbyrde dommen, finder § 241 dog anvendelse.

Finlandssvensk text

20 §

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om begränsningsfond inte upprättats.

I mål angående fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten vid tillämpning av stadgandena i detta kapitel endast beakta fordran som målet gäller. Vill svaranden att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll härom intagas i domen.

Beträffande verkställighet av dom, som inte innehåller förbehåll enligt 2 mom., gäller stadgandena i utsökningslagen. Innehåller dom sådant förbehåll kan den utan hinder därav verkställas såvida inte begränsningsfond upprättas och rätten enligt 19 § finner att ansökan om verkställighet skall avslås.

Fråga om ansvarsbeloppets storlek och fördelningen av beloppet kan överlämnas till dispaschör. Talan mot dispaschörens avgörande förs i samma ordning som klander av dispasch.

Norsk text

§ 242. Ansvarsbegrensning uten opprettelse av begrensningsfond

Ansvarsbegrensning kan kreves selv om det ikke blir opprettet begrensningsfond.

I søksmål om krav som er undergitt begrensning, skal retten ved anvendelsen av reglene i dette kapittel bare ta hensyn til krav som er gjort gjeldende under saken. Hevder en ansvarlig at det også skal tas hensyn til andre krav undergitt begrensning til samme beløp, skal forbehold om ansvarsbegrensning som følge av slike krav fremgå av domsslutningen.

Dom uten forbehold som nevnt i annet ledd kan fullbyrdes når den er blitt rettskraftig. Inneholder dommen slikt forbehold, kan den likevel fullbyrdes med mindre begrensningsfond blir opprettet og retten etter § 241 finner å måtte avslå begjæring om fullbyrdelse.

Partene kan overlate beregningen og fordelingen av ansvarsbeløpet til dispasjør. Tvist om riktigheten av dispasjørens avgjørelse kan bringes inn for domstolene.

Svensk text

242 §

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

I mål om fordran som är föremål för ansvarsbegränsning skall rätten vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen skall förbehåll om detta tas in i domen.

Beträffande verkställighet av en dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket gäller bestämmelserna i utsökningslagen. Innehåller domen sådant förbehåll kan den verkställas utan hinder härav, såvida inte en begränsningsfond upprättas och rätten enligt 241 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Parterna kan överlämna frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till dispaschör. Talan mot dispaschörens beslut förs i samma ordning som talan mot dispasch.

Dansk text

Særlige skibe m. v.

§ 243

Stk. 1. For krigsskibe og andre skibe, som bruges i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, skal ansvarsgrænserne i intet tilfælde beregnes efter en tonnage under 5 000 tons. Ansvaret kan ikke begrænses for tab eller skade, som skyldes skibets særlige egenskaber eller anvendelse, medens det bruges i statsligt, ikke-kommercielt øjemed. Bestemmelserne i 1. og 2. pkt. gælder ikke isbrydere samt skibe, der hovedsagelig anvendes i forbindelse med bjærgning.

Stk. 2. For boreskibe samt flytbare havanlæg gælder særlige ansvarsgrænser, medens de bruges til efterforskning eller indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden på dansk søterritorium eller dansk kontinentalsokkelområde.

Anvendelsesområde

§ 243 a

Stk. 1. §§ 234–243 finder anvendelse i alle tilfælde, hvor begrænsning af ansvaret påberåbes ved dansk domstol. For så vidt angår krav som nævnt i § 236, nr. 5, skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land er en konventionsstat.

Finlandssvensk text

21 §

Ansvarsgränserna för krigsfartyg eller annat fartyg, som vid tiden för den händelse, på vilken krav grundas, ägdes eller brukades av stat och användes uteslutande för stats andra än kommersiella ändamål, skall inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet på 5 000 ton. Avser fordran ersättning för skada som orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte rätt till ansvarsbegränsning. Vad i detta moment stadgas gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrning efter naturtillgångar på havsbotten skall vara 12 miljoner särskilda dragningsrätter för fordringar som avses i 16 § 2 mom. och 20 miljoner särskilda dragningsrätter för fordringar som avses i 16 § 3 mom., om fordringarna avser skada som har förorsakats medan fartyget användes i borrningsverksamhet. Om ersättning för oljeskada stadgas särskilt.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses såsom fartyg vid tillämpning av stadgandena i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de i 2 mom. angivna beloppen.

22 §

Stadgandena i 13–21 §§ tillämpas när begränsning av ansvarighet görs gällande inför finsk domstol. Föreligger fordran som avses i 14 § 1 mom. 5 punkten och är lagen i stat, vilken biträtt den i 19 § 1 mom. nämnda konventionen tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras enligt nämnda lag.

Norsk text

§ 243. Krigsskip, boreskip m. v.

Ansvarsgrensene for krigsskip og andre skip som brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet, skal i intet tilfelle beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5 000 tonn. Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke krav i anledning av skade eller tap som skyldes et krigsskips særlige egenskaper eller anvendelse. Tilsvarende gjelder skade eller tap som voldes av andre skip mens de brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet. Bestemmelsene i dette ledd gjelder ikke skip som hovedsaklig brukes til isbryting eller berging.

For skip som er bygget eller utstyrt for boring etter undersjøiske naturforekomster, skal ansvarsgrensene etter § 238 nr. 2 og 3 uansett skipets størrelse være henholdsvis 12 millioner SDR og 20 millioner SDR for så vidt angår krav i anledning av skade eller tap forårsaket mens skipet brukes i borevirksomhet. For krav i anledning av oljesøl gjelder særlige ansvarsregler.

Svensk text

243 §

Ansvarsgränserna för krigsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med ett tonnage på 5 000 ton. Om en fordran avser ersättning för skada som orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrning efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 238 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de i andra stycket angivna beloppen.

§ 243 a. Anvendelsesområde m. m.

Reglene i §§ 234–243 får anvendelse i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende ved norsk domstol. Hvorvidt krav som nevnt i § 236 nr. 5 er undergitt ansvarsbegrensning, avgjøres etter den stats rett som etter norske interlegale rettsregler gjelder for tjenesteavtalen, såfremt denne stat er konvensjonsstat.

243 a §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol skall svensk lag tillämpas. Föreligger en fordran som avses i 236 § 5 och är lagen i annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Dansk text

Stk. 2. §§ 234–243 er ikke til hinder for anvendelsen af ellers gældende regler om adgang til at lempe en skadevolders ansvar over for en skadelidt.

(Se § 241, stk. 6.)

Finlandssvensk text

Stadgandena i 13–21 §§ utgör inte hinder för tillämpning av eljest gällande regler om jämkning av skadevållares ansvar.

Norsk text

Reglene i §§ 234–243 er ikke til hinder for anvendelse av ellers gjeldende regler om adgang til å lempe en skadevolders ansvar overfor en skadelidt.

Med konvensjonsstat forstås stat som er bundet av London-konvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav.

Svensk text

Bestämmelserna i 234–243 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

2 Förslag till nytt 15 kap. i de danska, norska och svenska sjölagarna resp. finsk lag om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar

Dansk text

FEMTENDE KAPITEL

Om begrænsningsfonde

§ 350

Stk. 1. Reglerne i dette kapitel gælder begrænsningsfonde oprettet efter §§ 240 og 271.

Stk. 2. En begrænsningsfond skal oprettes ved sø- og handelsretten i København.

§ 351

Stk. 1. En begrænsningsfond efter § 240 skal svare til det fulde begrænsningsbeløp efter § 238 for de krav, med hensyn til hvilke ansvarsbegrænsningen gøres gældende, og som er opstået ved samme hændelse. Fonden skal tillige omfatte renter af begrænsningsbeløbet fra den ansvarspådragende hændelse og indtil oprettelsen af fonden med et beløb, der svarer til den til enhver tid værende officielle diskonto med tillæg af 2 % p. a.

Stk. 2. En begrænsningsfond efter § 271 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 270.

Finlandssvensk text

LAG OM BEGRÄNSNINGSFOND OCH BEGRÄNSNINGSMÅL VID SJÖRÄTTSLIGT ANSVAR

1 §. Tillämpningsområde

Stadgandena i denna lag gäller begränsningsfond som upprättas enligt 18 § sjölagen (167/39) eller enligt 6 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80) (oljeskadefond).

Med begränsningsmål avses mål, i vilket frågor om ansvar och dess begränsning avgörs samt begränsningsfonden fördelas.

Där inte annat följer av stadgandena i denna lag äger stadgandena om rättegången i tvistemål enligt sjölagen tillämpning.

2 §. Fondens storlek

Begränsningsfond enligt 18 § sjölagen skall motsvara

1. summan av de belopp, som enligt 16 § sjölagen utgör ansvarsgräns för de fordringar, beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som uppkommit på grund av en och samma händelse; samt
2. ränta på belopp som avses i 1 punkten för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Oljeskadefond skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

Norsk text

FEMTENDE KAPITTEL

Begrensningsfond og begrensningssøksmål

§ 350. Anvendelsesområde

Reglene i dette kapittel gjelder begrensningsfond som opprettes etter § 240 (globalfond) eller etter § 271 (oljeskadefond), samt etterfølgende begrensningssøksmål. Som globalfond regnes også fond opprettet etter § 283.

Reglene i lov om rettergangsmåten for tvistemål får tilsvarende anvendelse med mindre annet følger av dette kapittel.

§ 351. Fondsbeløpet

Globalfondet skal tilsvare

a) summen av de beløp som etter § 238 utgjør ansvarsgrensen for de krav som ansvarsbegrensningen gjøres gjeldende overfor og som er oppstått ved en og samme hendelse, og

b) renter av de beløp som er nevnt under bokstav a for tiden fra hendelsen og til opprettelsen av fondet, regnet etter rentefot som fastsatt etter rentelovens § 3.

Fond som opprettes etter § 283, skal tilsvare det fulle ansvarsbeløp etter annet eller tredje ledd i § 283.

Oljeskadefondet skal tilsvare ansvarsbeløpet etter § 270.

Svensk text

FEMTONDE KAPITLET

Om begränsningsfond och begränsningsmål

350 §

Bestämmelserna om begränsningsfond i detta kapitel gäller fond som upprättas enligt 240 § (globalfond) eller enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (oljeskadefond).

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning avgörs samt fonden fördelas.

Om inte annat sägs i detta kapitel gäller rättegångsbalkens bestämmelser i tillämpliga delar.

351 §

Globalfond skall motsvara

1. summan av de belopp som enligt 238 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som uppkommit på grund av en och samma händelse och

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

Oljeskadefond skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Dansk text

§ 352

Stk. 1. Den, som fremsætter begæring om oprettelse af begrænsningsfond, skal deponere fondsbeløbet, jfr. § 351, kontant ved retten eller stille anden tilstrækkelig sikkerhed herfor.

Stk. 2. Han skal tillige give retten meddelelse om alle, der må antages at ville gøre krav gældende mod fonden, samt en redegørelse om baggrunden for fondens oprettelse.

§ 353

Stk. 1. Retten træffer ved kendelse afgørelse om fondsbeløbets størrelse samt om, hvorvidt en eventuelt tilbudt sikkerhed kan godkendes.

Stk. 2. I kendelsen skal fastsættes, at der tillige skal stilles sikkerhed for et tillægsbeløb til dækning af omkostningerne ved administration af fonden, herunder sagsomkostninger, samt til dækning af eventuelle rentekrav. I forbindelse med en begrænsningsfond efter § 240 kan der kun kræves sikkerhed for renter efter fondens oprettelse.

Stk. 3. Fremgår det af kendelsen, at beløbene efter § 351 og § 353, stk. 2, er deponeret kontant, eller at der er stillet anden tilstrækkelig sikkerhed herfor, anses fonden for oprettet ved kendelsens afsigelse. I øvrigt anses fonden for oprettet, når retten ved påtegning på kendelsen bekræfter, at indbetalingen er sket eller sikkerheden er stillet.

Stk. 4. Retten kan ved senere kendelse forhøje sikkerhedsstillelsen for tillægsbeløbet efter stk. 2.

§ 354

Stk. 1. Retten skal straks indrykke en bekendtgørelse om fondsoprettelsen i Statsti-

Finlandssvensk text

3 §. Ansökan om upprättande av fond

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond skall hos överexekutorn på domstolsorten deponera en penningsumma som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av överexekutorn godkänd säkerhet för summan.

I ansökan skall lämnas en redogörelse för de omständigheter, på vilka ansökan grundas, samt uppgift om namn och adress på dem som kan antagas vilja anmäla fordringar mot fonden.

4 §. Upprättande av fond

Beslut om upprättande av begränsningsfond, om fondens storlek och om godtagande av erbjuden säkerhet skall meddelas så snart ske kan.

Rätten skall, såvida inte särskilda skäl föreligger häremot, i beslutet även bestämma, att ett tilläggsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och av begränsningsmålet samt ränta skall deponeras eller säkerhet för beloppet ställas. Upprättas i 2 § 1 mom. avsedd begränsningsfond gäller vad nu är sagt angående ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår av beslutet att erforderlig deponering skett eller att godtagbar säkerhet ställts, anses begränsningsfonden ha blivit upprättad den dag beslutet meddelades. I övriga fall anses begränsningsfonden ha blivit upprättad den dag då rätten genom anteckning på beslutet bekräftar att beloppet deponerats eller säkerhet ställts.

Beslut som avses i 1 och 2 mom. gäller till dess annorlunda förordnats. Ändring i beslutet söks särskilt.

5 §. Kungörelse om fond

Sedan begränsningsfond upprättats skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen

Norsk text

§ 352. Begjæring om fondsopprettelse

Den som fremsetter begjæring om opprettelse av begrensningsfond, skal innbetale fondsbeløpet til retten eller stille slik sikkerhet for beløpet som retten finner tilfredsstillende.

Han skal også gi en redegjørelse for grunnen for fondets opprettelse, samt såvidt mulig opplysning om alle som kan antas å ville gjøre krav gjeldende mot fondet.

§ 353. Opprettelse av fondet

Beslutning om opprettelse av begrensningsfond treffes ved kjennelse som foreløpig fastsetter fondets størrelse og avgjør om den tilbudte sikkerhet kan godtas.

Retten skal, med mindre særlige grunner tilsier noe annet, i kjennelsen også bestemme at det skal innbetales eller stilles sikkerhet for et tilleggsbeløp fastsatt etter rettens skjønn til dekning av omkostningene ved fondsopprettelse og begrensningssøksmål og ansvaret for renter. Ved opprettelse av globalfond gjelder dette bare renter for tiden etter opprettelsen av fondet.

Fremgår det av kjennelsen at nødvendig innbetaling er foretatt eller sikkerhet stillet, ansees fondet opprettet den dag kjennelsen er avsagt. Forøvrig ansees fondet opprettet den dag retten bekrefter ved påtegning på kjennelsen at innbetalingen er foretatt eller sikkerheten stillet.

Kjennelsen kan påkjæres.

§ 354. Kunngjøring

Retten skal straks kunngjøre at begrensningsfond er opprettet. I kunngjøringen skal

Svensk text

352 §

Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa godtagbar säkerhet för detta.

I ansökan skall lämnas en redogörelse för omständigheterna i saken samt uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

353 §

Beslut om upprättande av begränsningsfond, om fondens storlek och om godtagande av erbjuden säkerhet skall meddelas så snart det kan ske.

Rätten skall, såvida det inte finns särskilda skäl häremot, i beslutet även bestämma att till rätten skall betalas in, eller säkerhet ställas för, ett tilläggsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och fördelning och ansvaret för ränta. I fråga om globalfond gäller dock vad som nu sagts om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att erforderlig inbetalning gjorts eller att godtagbar säkerhet ställts anses fonden upprättad den dag beslutet meddelats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då rätten genom anteckning på beslutet bekräftar att inbetalningen skett eller att säkerheten ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annorlunda förordnas. Talan mot beslutet förs särskilt.

354 §

När en begränsningsfond har upprättats skall rätten genast låta kungöra detta. I kungö-

Dansk text

dende, hvorved man indkalder eventuelle fordringshavere til inden en i indkaldelsen fastsat tid, der ikke må være kortere end 2 måneder, at anmelde krav om andel i fonden. I indkaldelsen skal der gøres opmærksomhed på indholdet af §§ 240, stk. 3, 357 og 364.

Stk. 2. Indkaldelsen kan tillige kundgøres her i landet på en anden af retten fastsat måde og bør, når forholdene tilsiger det, kundgøres i stater, hvor skade eller tab kan være opstået. Særskilt indkaldelse bør ved anbefalet brev tilstilles alle kendte fordringshavere.

§ 355

Retten kan udnævne en fondsbestyrer.

§ 356

Den, der anmelder et krav, skal give retten de nødvendige oplysninger om kravet, herunder om kravets grundlag og størrelse, og om det er eller har været genstand for særskilt søgsmål.

§ 357

For krav, som retten ikke har fået meddelelse om, inden fordelingen af fonden tages op til dom i første instans, gælder § 364 tilsvarende.

§ 358

Retten kan ved kendelse frigive fonden, såfremt fristen for anmeldelse af krav er udløbet, og samtykke gives fra den, der har oprettet fonden og fordringshaverne for de anmeldte krav.

Finlandssvensk text

skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid, som inte får understiga två månader. I kungörelsen skall intagas upplysning om stadgandena i 8 och 15 §§ denna lag samt 18 § 4 mom. sjölagen.

Kungörelsen skall införas i Officiella tidningen samt enligt rättens prövning i ortstidning. Föreligger skäl därtill skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som upprättat begränsningsfonden samt alla kända borgenärer skall underrättas genom särskilt meddelande.

6 §. Fondens förvaltare

Rätten kan förordna förvaltare för begränsningsfonden. Förvaltaren skall ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

7 §. Anmälan av fordran

Borgenär som anmäler fordran skall lämna rätten upplysning om fordrans storlek och grund. Har dom meddelats angående fordran eller pågår särskild rättegång om den skall uppgift härom lämnas.

8 §. Försenad anmälan

Fordran som inte anmälts till rätten innan frågan om fondens fördelning tages upp till slutlig handläggning i underrätten kan endast betalas enligt stadgandena i 14 §.

9 §. Upplösning av fond

Begränsningsfond kan inte upplösas förrän den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden utlöpt. Efter utgången av denna tid kan begränsningsfonden fördelas utan dom ifall såväl den som upprättat fonden som de borgenärer, vilka gjort gällande fordringar mot begränsningsfonden, överenskommer därom.

Norsk text

alle som vil kreve dekning av fondet, oppfordres til å anmelde sine krav til retten innen en fastsatt frist på minst 2 måneder. Det skal samtidig gjøres oppmerksom på reglene i §§ 240 tredje ledds annet punktum, 357 og 364.

Kunngjøringen skal innrykkes i Norsk Lysingsblad samt etter rettens skjønn offentliggjøres også på annen måte. Når forholdene tilsier det, foretas kunngjøring også i andre stater.

Den som har opprettet fondet, og kjente fordringshavere underrettes gjennom anbefalt brev.

§ 355. Fondsbestyrer

Retten kan oppnevne en advokat eller annen kyndig person som bestyrer av fondet.

§ 356. Anmeldelse av krav

Den som anmelder et krav, skal gi retten de nødvendige opplysninger om kravet, herunder kravets grunnlag og størrelse, og om det er eller har vært gjenstand for særskilt søksmål.

§ 357. Bortfall av krav

Krav som retten ikke har mottatt melding om innen fordelingen av fondet tas opp til doms i første instans, kan bare kreves dekket etter reglene i § 363 annet ledd.

§ 358. Utbetaling og frigivelse av fondet

Fondet kan ikke frigis med mindre fristen for anmeldelse av krav er utløpt og samtykke gis av den som har opprettet fondet, og alle fordringshavere som har anmeldt krav i fondet.

Svensk text

relsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom viss tid (anmälningsfrist), som ej får understiga två månader. Erinran om bestämmelserna i 240 § fjärde stycket, 357 och 364 §§ skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i ortstidning. Om det finns skäl till det skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas genom särskilt meddelande.

355 §

Rätten kan förordna förvaltare i fonden. Förvaltare skall vara lagfaren och ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

356 §

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna skall uppgift lämnas om detta.

357 §

För fordran som inte har anmälts till rätten innan frågan om fondens fördelning tas upp till slutlig handläggning vid tingsrätten, kan ersättning endast utgå enligt bestämmelserna i 363 § andra stycket.

358 §

Fonden kan inte upplösas förrän anmälningsfristen har utlöpt och såväl den som upprättat fonden som de borgenärer vilka gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

Dansk text

§ 359

Efter anmeldelsesfristens udløb skal retten efter begæring fra den, der oprettede fonden, den, der forsikrer mod ansvaret, eller den, der har krav på dækning i fonden, indkalde de interesserede parter til retsmøde (fondsmøde) til behandling af spørgsmål vedrørende ansvarsgrundlaget, retten til ansvarsbegrænsning samt størrelsen af de i § 351 nævnte beløb og de krav, der er anmeldt.

§ 360

Ved afgørelsen af fondsbeløbets størrelse kan sø- og handelsretten omgøre beslutningen efter § 353, stk. 1.

Finlandssvensk text

10 §. Anhängiggörande av talan i begränsningsmål

Talan i begränsningsmål väcks genom att den som upprättat begränsningsfonden, dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol, vid vilken fonden upprättats, ansöker om fondens fördelning.

11 §. Fondssammanträde

Sedan begränsningsmål anhängiggjorts skall rätten kalla den som upprättat begränsningsfonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondssammanträde. Finns annan person, vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondssammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, ansvarsbeloppets storlek och anmälda fordringar.

Före fondssammanträdet skall förvaltaren utreda saken och granska anmälda fordringar samt upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet. Förslaget skall tillställas dem som kallats till sammanträdet. Har förvaltare inte förordnats skall rätten vidta dessa åtgärder.

Kvarstår inte invändning mot förslaget jämte de ändringar däri som kan ha gjorts vid fondssammanträdet när sammanträdet avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning. Om nödvändigt kan fondssammanträdet fortsätta vid ett senare tillfälle. Vidhåller någon sedan fondssammanträdet avslutats sin invändning skall rätten bestämma viss tid, inom vilken denne skall väcka särskild talan om prövning av tvisten. Har sådan talan inte väckts inom utsatt tid anses invändningen förfallen.

Norsk text

§ 359. Begrensningssøksmål

Begrensningssøksmål reises ved stevning til den domstol hvor fondet er opprettet. Alle som har krav på dekning av fondet, stevnes under ett.

Alle som fondet er opprettet på vegne av, kan trekkes inn i saken.

§ 360. Fondsmøte

Retten innkaller den som har opprettet fondet, saksøkeren i begrensningssøksmålet og de fordringshavere som har anmeldt krav (partene) til fondsmøte. Fondsmøtet skal behandle spørsmål vedrørende retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse og de krav som er anmeldt.

Før møtet skal bestyreren, eller dersom bestyrer ikke er oppnevnt, retten utarbeide og sende til partene en innstilling om de spørsmål som skal behandles.

Retten skal legge innstillingen til grunn forsåvidt det på fondsmøtet ikke fremsettes innsigelse mot den. Fører behandlingen av et spørsmål til at innstillingen endres, kan retten utsette spørsmålet til et senere møte.

Retten skal sette en bestemt frist for den som gjør gjeldende en innsigelse, til å kreve at spørsmålet avgjøres av retten. Oversittes fristen, ansees innsigelsen som bortfalt.

Svensk text

359 §

Talan i begränsningsmål väcks genom att den som upprättat fonden, dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol där fonden är upprättad ansöker om fondens fördelning.

360 §

Sedan begränsningsmålet har anhängiggjorts skall rätten kalla den som upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. Finns annan person, vars rätt är berörd, skall även denne kallas. Vid fondsammanträdet skall frågor om ansvar och dess begränsning och om ansvarsbeloppets storlek behandlas.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren utreda saken och granska anmälda fordringar samt upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet. Förslaget skall översändas till dem som kallats till sammanträdet. Har förvaltare inte förordnats skall rätten vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget, med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet, inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning. Fondsammanträdet kan, om det bedöms nödvändigt, fortsätta vid ett senare tillfälle. Kvarstår invändning sedan fondsammanträdet avslutats, skall rätten bestämma viss tid, inom vilken den som vidhåller sin invändning skall begära rättens prövning av tvisten. Har sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls, skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten i den för tvistemål föreskrivna ordningen.

Dansk text

§ 361

Indsigelse mod retten till ansvarsbegrænsning, fondens størrelse eller et anmeldt krav afgøres ved dom af sø- og handelsretten efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

Finlandssvensk text

12 §. Anhängiggörande av särskild talan

I 11 § 3 mom. avsedd särskild talan väcks mot begränsningsfonden.

Borgenär, som bestrider rätt till ansvarsbegränsning eller ansvarsbeloppets storlek, skall väcka talan mot den som upprättat begränsningsfonden. Borgenär, som gör invändning mot anmäld fordran, skall väcka talan mot den som anmält fordran.

§ 362

Efter anmeldelsesfristens udløb kan retten beslutte, at der skal ske en foreløbig udlodning.

13 §. Förskott

Efter utgången av den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden kan rätten förordna att av fastställda fordringar tillsvidare endast viss del skall betalas.

§ 363

Stk. 1. Når samtlige tvister er afgjort, skal retten ved dom fordele fonden efter § 239 eller § 271.

14 §. Fördelning av fonden

Sedan samtliga tvister avgjorts skall rätten genom utslag fördela begränsningsfonden.

Rätten kan avsätta visst belopp till täckande av fordringar, vilka inte anmälts innan frågan om fördelning av fonden tages upp till slutlig handläggning vid underrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antagas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Stk. 2. Fonden og tillægsbeløbet skal fordeles, selv om der ikke er ret til ansvarsbegrænsning. Retten kan på begæring afsige fuldbyrdelsesdom for den del af fordringen, som ikke bliver dækket af fonden.

Fördelning av begränsningsfonden skall ske även om den som upprättat begränsningsfonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan rätten på yrkande avkunna utslag avseende den del av fordran som inte får utdelning ur fonden.

§ 364

Når retten har taget spørgsmålet om fondens fordeling op til dom, får de af retten trufne

15 §. Utslagets rättsverkan

Laga kraft vunnet utslag rörande rätt till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek,

Norsk text

§ 361. Avgjørelse av tvister

Når det er fremsatt krav om at et spørsmål skal avgjøres av retten, fastsetter retten hvem som skal ansees som saksøker og saksøkt. Tvisten avgjøres etter slik ytterligere saksforberedelse som retten finner påkrevet. Retten kan bestemme at tvisten skal behandles i søksmåls former.

Tvister om retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse eller de enkelte krav, eller enkelte av disse spørsmål, kan behandles og pådømmes særskilt. Hver deldom er i tilfelle gjenstand for særskilt anke.

Retten skal i alle tilfelle gi den som har opprettet fondet og enhver som har anmeldt krav, underretning om tvister som reises og dommer som avsies.

§ 362. Foreløpig utbetaling

Etter utløpet av fristen for å anmelde krav kan retten beslutte at det skal foretas foreløpig utbetaling til delvis dekning av de krav som er godtgjort.

§ 363. Fordeling av fondet

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 239 eller § 271.

Retten kan sette tilside et beløp til dekning av krav som ikke er anmeldt før fordelingen av fondet ble tatt opp til doms i første instans. Beløpet fordeles når alle anmeldte krav er avgjort og retten antar at det ikke vil bli anmeldt ytterligere krav.

Fondet skal fordeles selv om den som har opprettet det, ikke har rett til ansvarsbegrensning. Retten kan på begjæring avsi fullbyrdelsesdom for den del av en fordring som ikke dekkes av fondet.

§ 364. Rettskraft

Rettskraftig dom om retten til ansvarsbegrensning, ansvarsbeløpets størrelse, anmeld-

Svensk text

361 §

Har begäran framställts om att rätten skall pröva tvist som avses i 360 § tredje stycket, skall rätten bestämma vilka som skall anses som parter i tvisten.

Rätten bestämmer, sedan parterna om möjligt fått tillfälle att uttala sig, om ytterligare förberedelse behövs. Om parterna samtycker eller om saken befinns uppenbar, kan huvudförhandling i förenklad form hållas i omedelbart samband med fondsammanträdet.

362 §

Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att ersättning för de fordringar som visats föreligga tills vidare skall utgå med viss del.

363 §

När samtliga tvister är avgjorda skall rätten genom dom fördela fonden.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar, som inte har anmälts när frågan om fördelningen tas upp till handläggning vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

364 §

Lagakraftvunnen dom i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbelop-

Dansk text

afgørelser vedrørende begrænsningsret, fondens størrelse, anmeldte krav og fondens fordeling bindende virkning for alle, som kan gøre krav gældende mod fonden, uanset om de har anmeldt krav i fonden.

§ 365

Anke og kære af sø- og handelsrettens afgørelser sker til højesteret efter retsplejelovens regler herom.

Finlandssvensk text

anmälda fordringar och fondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot begränsningsfonden vare sig fordringarna anmälts eller inte.

16 §. Ikraftträdande

Om dagen för denna lags ikraftträdande stadgas genom förordning. Lagen är tillämplig ifall den händelse, på vilken ansvarighet grundas, inträffade efter lagens ikraftträdande.

Norsk text

te krav og fordelingen av fondet har bindende virkning for alle som kan kreve dekning av fondet, uten hensyn til om de har meldt seg under saken. Gjenopptagelse kan bare finne sted forsåvidt gjelder retten til ansvarsbegrensning.

Svensk text

pets storlek och fondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de anmält sina fordringar eller inte.

Statens offentliga utredningar 1981

Kronologisk förteckning

1. Hälsorisker. S.
2. Ohälsa och vårdutnyttjande. S.
3. Hälso- och sjukvård i internationellt perspektiv. S.
4. Utgångspunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet. S.
5. Ny arbetstidslag. A.
6. Översyn av lagen om församlingsstyrelse. Kn.
7. Lag om vård av missbrukare i vissa fall. S.
8. Översyn av sjölagen 1. Ju.

KUNGL. BIBL.
1981 -03- 0 2
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1981

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Översyn av sjölagen 1. [8]

Socialdepartementet

Hälso- och sjukvård inför 90-talet. 1. Hälsorisker. [1] 2. Ohälsa och vårdutnyttjande. [2] 3. Hälso- och sjukvård i internationellt perspektiv. [3] 4. Utgångspunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet. [4]
Lag om vård av missbrukare i vissa fall. [7]

Arbetsmarknadsdepartementet

Ny arbetstidslag. [5]

Kommundepartementet

Översyn av lagen om församlingsstyrelse. [6]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-04554-0
ISSN 0375-250X